

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM (92) 434 def.

Brussel, 21 oktober 1992

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD

**BETREKKINGEN MET DERDE LANDEN
OP HET GEBIED VAN HET LUCHTVERVOER**

	Bladzijde
INLEIDING	3
I. Huidige situatie	
Huidige economische situatie	4
Bilaterale overeenkomsten	5
De bilaterale overeenkomsten in verhouding tot het Gemeenschapsrecht	6
Bestaande communautaire betrekkingen met derde landen	8
II. Ontwikkeling van het communautair beleid	
Communautair en nationaal belang	10
Doelstellingen van het communautair beleid	13
Eisen in verband met de eengemaakte markt en de tenuitvoerlegging van de beginselen van het Verdrag	17
III. Vaststelling van procedures	
Verantwoordelijkheid voor onderhandelingen	21
Onderhandelingen op communautair niveau	23
Onderhandelingen op Lid-Staatsniveau	24
Coördinatie	24
Richtsnoeren voor onderhandelingen	26
Toewijzingsprocedure	26
Continuïteit	28
Vertrouwelijkheid	28
Documentatie	28
IV. Besluiten	29
Bijlage I Voorstel van de Commissie	30
Bijlage II Verloop van de procedure	45
Bijlage III Statistische gegevens - Algemeen	48
Bijlage IV Statistisch overzicht van de EG/US-markt	55
Bijlage V Overeenkomst inzake luchtvervoer	83

BETREKKINGEN MET DERDE LANDEN OP HET GEBIED VAN HET LUCHTVERVOER

INLEIDING

1. In februari 1990 heeft de Commissie een tot dusver niet door de Raad behandeld voorstel ingediend voor een beschikking van de Raad inzake een overleg- en machtigingsprocedure voor overeenkomsten betreffende commerciële-luchtvaartbetrekkingen tussen de Lid-Staten en derde landen⁽¹⁾. Dit voorstel steunde in hoofdzaak op de overweging dat, naargelang de interne markt tot stand komt, de Gemeenschap eveneens naar buiten toe als Gemeenschap zal moeten optreden. Bovendien dient rekening te worden gehouden met de speciale kenmerken van de luchtvaartsector; deze omvatten de aanzienlijke invloed van de nationale regeringen, zeer frequente onderhandelingen, protectionisme, het feit dat luchtvaartmaatschappijen overheidsondernemingen zijn, enz.
2. Aangezien de Raad van Ministers op zijn vergadering van 22 en 23 juni 1992 zijn goedkeuring heeft gehecht aan het derde en laatste luchtvervoerpakket⁽²⁾, wordt de eengemaakte markt voor de luchtvaart vanaf 1 januari 1993 een werkelijkheid. Het feit dat een aantal basisbeginselen van de Gemeenschap door de huidige situatie in gevaar komen, dwingt de Gemeenschap tot het onverwijld in overweging nemen van de betrekkingen met derde landen. Het tot stand komen van de interne markt zal waarschijnlijk de concurrentiepositie van de communautaire luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van een aantal van de zeer efficiënte maatschappijen van derde landen verbeteren. Het zal evenwel nodig zijn in aanvulling op de interne markt een communautair beleid inzake de betrekkingen met derde landen op te zetten, ten einde de communautaire maatschappijen in staat te stellen optimaal van de nieuwe commerciële mogelijkheden gebruik te maken.
Ter vergemakkelijking van de besprekingen in de Raad en na overleg met de deskundigen op dit gebied heeft de Commissie besloten een bijkomende mededeling in te dienen, waarin vrij uitvoerig wordt aangegeven op welke wijze een buitenlands luchtvaartbeleid tot stand kan komen.
3. De mededeling heeft betrekking op :
 - I. De huidige situatie,
 - II. De ontwikkeling van een communautair beleid,
 - III. De vaststelling van overgangsprocedures,en bevat de overeenkomstige voorstellen voor Raadsbeschikkingen.

(1) 5080/90 AER 16 COM(90)17 def.

(2) PB L 240 van 24 augustus 1992, blz. 1

I. HUIDIGE SITUATIE

Huidige economische situatie

4. Voor de meeste communautaire luchtvaartmaatschappijen komt het verkeer met niet-Europese landen overeen met meer dan 50 % van hun totale activiteiten. Tabel A en tabel E van bijlage III bevatten bijzonderheden betreffende het relatief belang van de verschillende geografisch aangegeven markten uitgedrukt in respectievelijk passagiersaantallen en betalende-passagierskilometers (revenue passenger kilometers - RPK) voor de belangrijkste nationale EG-luchtvaartmaatschappijen. Het is niet verwonderlijk dat uit deze tabellen eveneens blijkt dat de Noordatlantische regio met betrekking tot het verkeersaandeel de belangrijkste markt is, hetgeen eveneens kan worden opgemaakt uit tabel B, die eveneens de aanzienlijke betekenis van het verkeer met de EVA-landen aantoont. Voor de luchtvaartmaatschappijen van de VS komen de binnenlandse luchtdiensten overeen met ongeveer 70 % van hun totale activiteiten, terwijl voor de AEA-luchtvaartmaatschappijen het intracommunautair luchtverkeer overeenkomt met minder dan 30 % van hun totale activiteiten. De niet-communautaire markten zijn dus voor de luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap van betrekkelijk groot belang.
5. De ICAO-statistieken, welke eveneens alle communautaire luchtvaartmaatschappijen bestrijken, leveren ongeveer hetzelfde beeld op. De EG en de EVA zijn in die statistieken evenwel belangrijk, omdat de bijkomende luchtvaartmaatschappijen welke erdoor worden bestreken, hoofdzakelijk binnenlandse vluchten of korte-afstandsvluchten uitvoeren. Uit tabel B lijkt te kunnen worden opgemaakt dat met name voor Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland, Spanje en het VK meer dan 20 % van de internationale activiteiten betrekking heeft op vluchten van en naar plaatsen buiten Europa. Indien evenwel de RPK's in aanmerking worden genomen, neemt het belang van de internationale sector in aanzienlijke mate toe (tabel E).
6. In verband met tabel C zij erop gewezen dat, terwijl het Noordatlantisch verkeer belangrijk is voor alle Lid-Staten (met uitzondering van misschien Luxemburg), het belang van het ander internationaal verkeer van Lid-Staat tot Lid-Staat verschilt. Zuid-Amerika is belangrijk voor Spanje en Portugal, het Midden-Oosten voor Frankrijk en Italië, het Verre Oosten voor verschillende Lid-Staten, en Australië, enz. voor Griekenland en het VK.
7. Tabel D verstrekt een overzicht van de toename van het verkeer naar lange-afstandssector sedert 1980 evenals verkeersprognoses voor de periode tot het jaar 2000. Uit deze tabel kan worden opgemaakt dat het Noordatlantisch verkeer belangrijk zal blijven en in aanzienlijke mate zal blijven toenemen, terwijl het verkeer met Azië belangrijker zal worden. Naar aanleiding van de invloed van de Noordatlantische sector op de totale activiteiten van de communautaire luchtvaartmaatschappijen werd in bijlage IV een afzonderlijke analyse van de VS/EG-situatie opgenomen, waaruit blijkt dat de kansen voor de verschillende maatschappijen ongelijk zijn maar dat de EG-maatschappijen ondanks de ongelijkheden toch betrekkelijk goede resultaten boeken.

8. Ten einde te kunnen nagaan of deze bemoedigende situatie zal aanhouden, heeft de Commissie opdracht gegeven tot het uitvoeren van een economische studie over het concurrentievermogen van de communautaire luchtvaartmaatschappijen⁽¹⁾. Uit die studie blijkt dat de concurrentiedruk van de maatschappijen van derde landen op de voor de Gemeenschap belangrijke markten (de Noordatlantische en de Aziatische markt) toeneemt. De analyse van de technische, economische, financiële en concurrentiële prestaties van een steekproef van 40 Europese, Noordamerikaanse en Aziatische luchtvaartmaatschappijen leverde de volgende belangrijke conclusies op :
- de Europese luchtvaartmaatschappijen hebben een betrekkelijk goede technische efficiency maar vele van hen boeken lage resultaten op het gebied van de arbeidsproductiviteit;
 - de Europese luchtvaartmaatschappijen hebben een betrekkelijk hoog rendement in vergelijking met hun VS-concurrenten;
 - voor de communautaire luchtvaartsector zal de kosten/baten-verhouding in het algemeen moeten verbeteren;
 - de financiële stabiliteit van de communautaire luchtvaartsector is gemiddeld beter dan die van de VS-concurrenten.
9. Uit de studie blijkt dus dat het hoge rendement van de communautaire luchtvaartsector, ondanks enkele voor de hand liggende problemen op het gebied van de exploitatiekosten, tot voor kort een vrij aanzienlijke financiële en economische stabiliteit tot gevolg heeft gehad. De studie toont evenwel ook aan dat er fundamentele veranderingen in de concurrentiesituatie op til zijn naar aanleiding van de liberalisering en de mondiale ontwikkeling van de sector, die een herstructurering van de Noordatlantische en van de andere markten tot gevolg zullen hebben. In verband hiermee zou volgens AVMARK een fundamentele heroriëntering van de bilaterale opzet van regelingen nodig kunnen zijn en zal zorgvuldig moeten worden overwogen welke maatregelen met het oog op de ontwikkelingen in de luchtvaartsector moeten worden genomen.

Bilaterale overeenkomsten

10. Op basis van het Verdrag van Chicago (1944) heeft het regulatief kader voor de burgerluchtvaart zich op wereldschaal ontwikkeld aan de hand van de bilaterale luchtvervoerovereenkomsten (Air Services Agreements - ASA's). Deze overeenkomsten bevatten de commerciële voorwaarden waaronder de luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap vervoerdiensten naar derde landen kunnen exploiteren. Iedere Lid-Staat heeft momenteel een aanzienlijk aantal ASA's met derde landen. Het gemiddelde is 60 à 70 per Lid-Staat. Naar de vorm vertonen deze overeenkomsten geen grote verschillen. Het belangrijkste gedeelte ervan heeft betrekking op de algemene beginselen, terwijl in een of verschillende bijlagen de bijzondere bepalingen zijn opgenomen zoals die betreffende de routes welke kunnen worden geëxploiteerd, de capaciteit die kan worden gebruikt en de beschikbare rechten van de vijfde vrijheid. Vaak worden in (vertrouwelijke)

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

verklaringen van intentie (Memoranda of Understanding - MOU's) of briefwisselingen andere aangelegenheden behandeld zoals compensaties, de verplichting van maatschappijen om samenwerkingsovereenkomsten te sluiten, verkoopbepalingen, enz. Sommige luchtvervoerovereenkomsten (ASA's) blijven gedurende jaren ongewijzigd maar ontwikkelingen in de markt dwingen de luchtvaartmaatschappijen vaak tot aanpassing van hun exploitatieschema's, zodat over de bijlagen of verklaringen van intentie (MOU's) vaak opnieuw moet worden onderhandeld. Sommige Lid-Statens hebben per jaar een vrij groot aantal onderhandelingsessies.

11. Naar aanleiding van het feit dat in het kader van de bilaterale overeenkomsten de transactiemogelijkheden tot in de kleinste bijzonderheden worden geregeld, zijn deze overeenkomsten in aanzienlijke mate bepalend voor de commerciële mogelijkheden van de luchtvaartmaatschappijen. Naar gelang van het beleid van de betrokken regeringen zijn er zeer liberale en soepele overeenkomsten, maar zijn er eveneens zeer restrictieve overeenkomsten welke de luchtvaartmaatschappijen in hun activiteiten beperken en in feite de concurrentie op bepaalde routes nagenoeg volledig uitschakelen. Een voorbeeld van een onlangs gesloten traditionele luchtvervoerovereenkomst (ASA) is opgenomen in bijlage V. Duidelijk is eveneens dat de Lid-Statens niet hetzelfde beleid volgen met betrekking tot de afzonderlijke derde landen. Als voorbeeld wordt in tabel I een overzicht van de overeenkomsten met de Verenigde Staten verstrekt⁽¹⁾.
12. De meest recente overeenkomst tussen het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten is in dit opzicht interessant. Het VK is in deze overeenkomst op de voltooiing van de interne markt vooruit gelopen door het voor zijn luchtvaartmaatschappijen in de overeenkomst laten opnemen van mogelijkheden van vervoer vanuit andere Lid-Statens naar de VS (7e vrijheid). Dit is voor ASA's waarschijnlijk een nieuwigheid. Van deze vervoerrechten zal evenwel slechts met de toestemming van de andere Lid-Staat of na de vaststelling van communautaire voorschriften gebruik kunnen worden gemaakt.

De bilaterale overeenkomsten in verhouding tot het Gemeenschapsrecht

13. De meeste bestaande luchtvervoerovereenkomsten (ASA's) bevatten elementen welke niet verenigbaar zijn met of de mogelijkheid inhouden van inbreuken op het Gemeenschapsrecht, zoals bij voorbeeld hierna wordt toegelicht met betrekking tot de concurrentievoorschriften, het vestigingsrecht en de automatische boekingsystemen.

Concurrentievoorschriften

14. Vele van de bestaande bilaterale overeenkomsten bevatten bepalingen welke niet in overeenstemming zijn met de concurrentievoorschriften van het Verdrag. Zij zetten de luchtvaartmaatschappijen ertoe aan of leggen ze de verplichting op regelingen te treffen inzake prijsvorming, dienstroosters, capaciteit en opbrengstverdeling. De Lid-Statens welke partij zijn bij ASA's waarin dergelijke bepalingen zijn opgenomen, zouden hun verplichtingen op grond van artikelen 5 en 85 van het EEG-Verdrag niet nakomen⁽²⁾.

(1) De tabel geeft de situatie in 1991 weer.
Latere ontwikkelingen (zoals bij voorbeeld de "open skies" overeenkomst tussen NL en de VS) zijn er niet in opgenomen.

(2) Hof van Justitie, arrest van 11 april 1989 in zaak 66/86 (Ahmed Saeed)

TABEL I : BILATERALE OVEREENKOMSTEN TUSSEN DE VS EN EUROPESE LANDEN

Land	Prijsvorming	Aanwijzing (Maximum aantal maatschappijen)		Capaciteit	Overeengekomen aantal gateways		Rechten op vluchten naar verder gelegen punten		Andere bepalingen
		VS	Europa		VS-maatschappijen in Europa	Europese in de VS	VS	Europese	
Frankrijk	Land van herkomst	8	5	Tijdelijk beperkt*	5	10	20+ (vanuit, Parijs, Nice, Lyon)	1	
Duitsland	Land van herkomst	8	1	Vrij	Vrij	12 (plus 2 buiten het kader van de bilaterale overeenkomst)	Vrij	Vrij	
Italië	Land van herkomst	5	1	Frequentie beperkt tot dagelijks.	3	12	18	-	Enkelvoudige aanwijzing voor vracht
Nederland	Dubbele afkeuring	Onbeperkt	Onbeperkt	Vrij	Vrij	8 (plus 3 buiten het kader van de bilaterale overeenkomst)	Vrij	-	
Scandinavië	Dubbele goedkeuring	4	1	Vrij	5	6	Vrij	1 (vanuit Anchorage)	Geen capaciteitswijziging voor VS-rechten van de vijfde vrijheid naar Scandinavië
Spanje	Dubbele goedkeuring	6	1	Vrij	4	10	23 (vanuit Madrid, Barcelona)	17 (vanuit San Juan, Miami)	
Verenigd Koninkrijk	Dubbele goedkeuring	7 (beperkt per afzonderlijke route)	2 (beperkt per afzonderlijke route)	Beperkt per afzonderlijke route	16 (incl. gebieden)	25	27	7+	Toegang tot Londen beperkt door de luchthaven : slechts 2 VS-maatschappijen tot Heathrow toegelaten

* Tijdelijk beperkt voor bijkomende aanwijzing op bepaalde routes voor VS-maatschappijen tot november 1992.

Bron : Hoofdzakelijk Airline Business - November 1991

Nationaliteitsclausules

15. Een Overeenkomstsluitende Partij heeft op grond van de traditionele bilaterale overeenkomsten het recht de aanwijzing van een luchtvaartmaatschappij of van luchtvaartmaatschappijen door de andere Overeenkomstsluitende Partij af te wijzen/te aanvaarden wanneer zij er niet van overtuigd is dat de luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen "in hoofdzaak eigendom zijn van en effectief gecontroleerd worden door" onderdanen van die Overeenkomstsluitende Partij. De bepalingen van het Verdrag betreffende het vestigingsrecht geven de onderdanen van de Gemeenschap evenwel het recht zich om het even waar in de Gemeenschap te vestigen met dien verstande dat in andere opzichten de voorschriften van de betrokken Lid-Staten worden nageleefd. Dit beginsel werd uitdrukkelijk bevestigd in het derde pakket⁽¹⁾ van het luchtvervoerbeleid van de Gemeenschap. Dit betekent dat een communautaire luchtvaartmaatschappij onder de controle zou kunnen staan van een andere nationaliteit dan die van de Lid-Staat waarin zij is geregistreerd. Een dergelijke luchtvaartmaatschappij moet worden behandeld zoals om het even welke andere in die Lid-Staat gevestigde luchtvaartmaatschappij, waarvan de meeste aandelen in handen van onderdanen van die Lid-Staat zijn, en kan niet op legitieme wijze de mogelijkheid worden ontzegd om vervoer naar derde landen te verrichten. Genoemde clausules van de ASA's zijn derhalve in strijd met het Gemeenschapsrecht, aangezien zij een discriminatie op grond van nationaliteit inhouden en daadwerkelijk het vestigingsrecht aantasten. Ofschoon deze illegaliteiten tot dusver blijikbaar nog geen problemen hebben doen rijzen, ligt het voor de hand dat naar aanleiding van het derde pakket, waarin de oprichting van niet-nationale luchtvaartmaatschappijen expliciet wordt vermeld, de situatie zou kunnen veranderen. Er zijn reeds aanwijzingen dat van bedoelde rechten gebruik zal worden gemaakt.

Automatische boekingsystemen

16. Er zijn Lid-Staten die in het kader van hun bilaterale overeenkomsten met de Verenigde Staten hun goedkeuring hebben gehecht aan clausules betreffende non-discriminatie op de voor automatische boekingen gebruikte beeldschermen en discriminatie tussen de leveranciers van automatische boekingsystemen. De Lid-Staten hebben niet de bevoegdheid hun goedkeuring te hechten aan bilaterale verplichtingen die bovendien aanleiding kunnen geven tot inbreuken op het communautair recht. Sommige van de bedoelde clausules zijn in feite onverenigbaar met de gedragsregels betreffende automatische boekingsystemen en vormen dus een ernstig juridisch probleem, vooral indien met discriminatie is ingestemd.

Bestaande communautaire betrekkingen met derde landen

17. Er zijn reeds overeenkomsten en onderhandelingen tussen de Gemeenschap en derde landen met betrekking tot de luchtvaartsector.
- De Gemeenschap heeft met Noorwegen en Zweden een overeenkomst betreffende de burgerluchtvaart gesloten⁽²⁾. Door deze overeenkomst wordt het toepassingsgebied van de op die sector betrekking hebbende communautaire wetgeving met inbegrip van de concurrentievoorschriften tot die landen uitgebreid.

(1) Artikel 4 van Verordening nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen

(2) PB L 200/20 van 22.6.92

- De ontwerp-overeenkomst tussen de Gemeenschap en de EVA-landen, de zogenaamde overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER) omvat de luchtvaartsector. Wanneer de overeenkomst op 1-1-1993 zoals verwacht in werking treedt, zal de communautaire wetgeving betreffende de burgerluchtvaart eveneens in de EVA-landen van toepassing zijn. De afzonderlijke overeenkomst met Noorwegen en Zweden zal naar aanleiding daarvan vervallen.
- De "Europa-overeenkomsten" tussen de Gemeenschap enerzijds en Polen, Hongarije en Tsjechoslowakije anderzijds, voorzien in het sluiten van overeenkomsten betreffende de voorwaarden voor het verkrijgen van toegang tot de markten en voor het verstrekken van diensten in overeenstemming met het gemeenschappelijk vervoerbeleid van de Gemeenschap met het oog op een gecoördineerde ontwikkeling van het vervoer tussen de partijen met inachtneming van hun wederzijdse commerciële behoeften.
- De ontwikkeling van de bijlage betreffende het luchtvervoer in het kader van de General Agreement on Trade in Services (GATS) heeft een communautaire benadering van de luchtvaartsector via het Comité van Artikel 113 tot gevolg gehad. In de voorgestelde bijlage betreffende het luchtvervoer worden evenwel de vervoerrechten en de daarmee verband houdende aangelegenheden voor ten minste vijf jaar van het toepassingsgebied van de GATS uitgesloten.

II. ONTWIKKELING VAN EEN COMMUNAUTAIR BELEID

Communautair en nationaal belang

18. Bij de ontwikkeling van het communautair beleid dient voldoende rekening te worden gehouden met het conflict tussen enerzijds de belangen van de Gemeenschap als geheel en anderzijds de nationale belangen van de Lid-Staten. De totstandkoming van de interne markt biedt de communautaire luchtvaartmaatschappijen nieuwe mogelijkheden maar hun concurrentiepositie zou nog meer kunnen verbeteren indien met betrekking tot de derde landen de Gemeenschap alle nut zou kunnen halen uit haar gewijzigde situatie en in plaats van verdeeld eenstemmig zou optreden. Het kan niet worden ontkend en de ervaring op andere economische gebieden heeft aangetoond dat de Gemeenschap als één van de belangrijkste commerciële machten in de wereld daadwerkelijk bijkomende mogelijkheden creëert in verhouding tot die welke een nationale aanpak oplevert. Het zou verkeerd zijn om ongeacht welke redenen een gemeenschappelijk optreden uit te stellen en de concurrentie van de derde landen nog meer kans te geven om uit de huidige situatie voordeel te halen.
19. Als gevolg van de zeer grote invloed van regeringen op de commerciële mogelijkheden van de luchtvaartmaatschappijen concurreren de Lid-Staten van de Gemeenschap met elkaar in hun strijd om meer toegang tot de markten voor hun luchtvaartmaatschappijen. Dit kan aanleiding geven tot een situatie waarin de Lid-Staten geen oog meer hebben voor het ruimere perspectief van het gemeenschappelijk belang en overeenkomsten worden gesloten welke soms alleen beantwoorden aan de belangen op korte termijn van een afzonderlijke Lid-Staat of van zijn vliegtuigmaatschappijen, ongeacht de kosten voor de Gemeenschap als geheel. De "laissez-faire"-benadering van de VS oefent bij voorbeeld op bepaalde afzonderlijke Staten veel aantrekkingskracht uit maar zou misschien niet in het gemeenschappelijk belang zijn indien zij op ongecoördineerde wijze wordt gevolgd.
20. Uit de volgende gegevens blijken enerzijds het evenwicht in economisch belang van de beschouwde markten (Europa, de VS) en anderzijds het gebrek aan evenwicht tussen de effectief verkregen vervoerrechten naar aanleiding van de door de Lid-Staten afzonderlijk gevoerde onderhandelingen.

VERGELIJKING EG/VS-MARKT - Augustus 1991

A. Gegevens betreffende het vervoer (bestaande geregelde diensten)

	EG-maatschappijen	VS-maatschappijen
Amerikaanse gateways (in totaal 55)	22	54
EG-gateways (in totaal 28)	27	22
Cabotagerechten in de VS t.o.v. vervoerrechten van de 5e vrijheid binnen de EG	-	20
Rechten van de 5e vrijheid (vervoer binnen EG niet inbegrepen)	10	33
Aantal geëxploiteerde routes tussen de VS en de EG	97	139*

(*) 276 aangekondigde vervoersverrichtingen met 122 stedenparen onder één vluchtnummer maar met een vliegtuigwisseling.

Bron: AEA

B. Resultaten van de luchtvaartmaatschappijen (1990)

	EG-maatschappijen	VS-maatschappijen
Totaal aantal luchtvaartmaatschappijen met straalvliegtuigen	76	24
Vervoerd aantal passagiers (x 1.000) (binnen de EG/binnen de VS) (1)	95,611	373,478
RPK's (in miljarden) (2)	417,2	759,8
Aantal RPK's voor vervoer binnen de EG en binnen de VS (in miljarden) (2)	66,9	499,0
Financiële winst/verlies (in miljarden US-dollar) (1)	(0,8)	(1,7)
Netto winst/verlies (1)	(2,1)	(1,3)

- (1) AEA-maatschappijen
 (2) Alle EG-maatschappijen met inbegrip van chartermaatschappijen en regionale luchtvaartmaatschappijen
 (3) EG-maatschappijen die lid zijn van AEA

C. Economische gegevens

	EG-maatschappijen	VS-maatschappijen
Bevolking	327.136.500	246.329.000
BBP/hoofd tegen courante prijzen en courante wisselkoersen (in miljarden ecu)	4.406,9	4.658,0
BBP tegen marktprijzen per hoofd (in ecu)	13.421	18.910
Invoer uit de VS	84	-
Invoer uit de EG	-	78

21. Hierbij zij erop gewezen dat in recente maanden de ontwikkeling van de interne markt een stimulans is geweest voor nieuwe onderhandelingen, omdat vele derde landen belangstelling hebben voor het verkrijgen van betere toegang tot de Gemeenschap vóór 1993. Zij zijn bereid als tegenprestatie bijkomende rechten aan de Lid-Staten te verlenen. Dit zou aanleiding kunnen geven tot een uitverkoop van vervoerrechten welke waardevol zijn voor de Gemeenschap als geheel. Daarom moet spoedig een kaderregeling worden getroffen en voor communautaire coördinatie worden gezorgd, zodat een belangenevenwicht tot stand kan worden gebracht.

Doelstellingen van een communautair beleid

22. Iedere bilaterale relatie is verschillend naargelang van de concurrentiepositie van de betrokken luchtvaartmaatschappijen en de in het derde land gehanteerde beleidslijnen en van kracht zijnde wettelijke bepalingen. Daarom moet in nauwe samenwerking met de Lid-Staten en de belanghebbende partijen worden uitgegaan van een gedetailleerd onderzoek van de afzonderlijke relaties voor de ontwikkeling van bepaalde doelstellingen, prioriteiten en richtsnoeren voor eigenlijke onderhandelingen. Er moeten onverwijld geschikte procedures worden uitgewerkt voor het vaststellen van de communautaire prioriteiten voor de onderhandelingen, waarbij rekening kan worden gehouden met de bijzondere kenmerken van iedere relatie.
23. Een aantal elementen van een algemeen communautair beleid kunnen reeds worden aangegeven. Een dergelijk beleid zal natuurlijk in overeenstemming moeten zijn met de doelstellingen van het Verdrag van Rome. Dit zal impliceren dat wordt toegezien op het correct functioneren van de interne markt en op de volledige tenuitvoerlegging van de beginselen van het vestigingsrecht en van de vrije dienstverrichting, rekening houdend met de noodzaak oneerlijke concurrentie te voorkomen (zie punten 36-49). In de navolgende punten worden als belangrijkste juridische probleemgebieden behandeld :
- de concurrentievoorschriften,
 - de nationaliteitsclausules en de eigendomsvoorwaarde, en
 - de niet-discriminerende toewijzing van vervoerrechten.
24. Afgezien van de algemene economische beleidsdoelstellingen welke werden omschreven in de toelichting bij de voorstellen voor de derde fase⁽¹⁾ dienen als belangrijke doelstellingen te worden overwogen :
- A. de bevordering van de belangen van de communautaire luchtvaartmaatschappijen;
 - B. de bevordering van de belangen van de consumenten;
 - C. de bevordering van de belangen van de luchthavens (regio's).

(1) COM(91)275 def. van 18 september 1991

25. Het beleid van de Gemeenschap kan zich natuurlijk niet volkomen onafhankelijk ontwikkelen, aangezien de derde landen hun eigen beleid en wetgeving hebben waarmee rekening zal moeten worden gehouden. Wederkerigheid is altijd een van de belangrijkste beginselen in de onderhandelingen over de luchtvaart geweest en de Gemeenschap zal doorgaans op basis van dat beginsel moeten onderhandelen.
- A. De belangen van de communautaire luchtvaartmaatschappijen
26. Het tot stand komen van een gemeenschappelijke interne luchtvaartmarkt zou de situatie van de communautaire luchtvaartmaatschappijen moeten verbeteren, omdat zij voordeel zullen kunnen halen uit de grote omvang van de thuismarkt, zij vrij hun diensten zullen kunnen programmeren, hun capaciteit zullen kunnen aanpassen en tarieven zullen kunnen aanbieden overeenkomstig hun eigen commercieel oordeel. Zij zullen zich verder om het even waar in de Gemeenschap kunnen vestigen op grond van geharmoniseerde vergunningscriteria. Deze nieuwe soepelheid zal de concurrentie stimuleren, hun efficiency en rendement verbeteren en uiteindelijk de communautaire luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van de concurrenten uit derde landen meer concurrent maken.
27. De luchtvaartmaatschappijen zullen evenwel wat tijd nodig hebben om hun netwerken te optimaliseren en de structuur van de sector zal zich aan de nieuwe situatie moeten aanpassen; na deze beginfase zouden zij evenwel op een meer concurrentiële basis moeten kunnen functioneren. De in het kader van de overeenkomsten met derde landen tot stand gekomen belemmeringen voor de activiteiten zouden deze ontwikkeling dan in de weg staan. Bedoelde beperkingen zullen derhalve, op grond van het feit dat de wegwerking ervan in het belang van de Gemeenschap is, opnieuw moeten worden bekeken. Een voorzichtige en geleidelijke aanpak moet ervoor zorgen dat de herstructurering van de markt op een evenwichtige wijze kan plaatshebben.
28. Het is misschien nodig erop te wijzen dat de bilaterale overeenkomsten tussen Lid-Staten en derde landen voor de situatie op het gebied van de concurrentie niet de enige bepalende factor vormen. Er is op wereldvlak bij voorbeeld scherpe concurrentie tussen de EG- en de VS-maatschappijen. Het feit bij voorbeeld dat de bilaterale overeenkomst tussen de VS en Japan minder restrictief is dan de overeenkomsten tussen de Lid-Staten en Japan heeft tot gevolg dat de luchtvaartmaatschappijen van de VS in Japan en derhalve in de concurrentie op wereldniveau een betere positie kunnen verwerven. De luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap worden daardoor minder aantrekkelijk voor de reizende zakenman.
29. Uit dit voorbeeld blijkt dat het voor de op wereldniveau concurrerende luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap belangrijk is onder optimale juridische voorwaarden te kunnen functioneren. Indien namelijk andere regeringen door hun sterke onderhandelingspositie in staat zijn tot betere, meer flexibele regelingen te komen, kunnen de communautaire maatschappijen gedeelten van hun marktaandeel verliezen. Om te kunnen concurreren moeten de communautaire luchtvaartmaatschappijen tot ten minste even soepele overeenkomsten als hun concurrenten kunnen komen.

30. De meeste bilaterale overeenkomsten leggen beperkingen op met betrekking tot het aantal aante wijzen maatschappijen, de frequentie van de te exploiteren diensten, het aantal zitplaatsen, enz. De meer efficiënte luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap of van derde landen worden voor hun efficiency gestraft door de verplichting "commerciële overeenkomsten" tussen de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen af te sluiten. Zodra een nieuwe luchtvaartmaatschappij aan het vervoer wil deelnemen of wanneer luchtvaartmaatschappijen frequenties of tarieven wensen te wijzigen, moet er opnieuw worden onderhandeld. In dergelijke overeenkomsten is niet vraag en aanbod of het belang van de consument maar dikwijls de speciale, misschien zwakke concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappij van één partij bepalend voor de frequentie, de aard en de kwaliteit van het vervoer. Deze handelwijzen zijn vaak in strijd met de belangen van de communautaire luchtvaartmaatschappijen omdat zij het voor hen moeilijk maken om van hun economisch potentieel op wereldschaal volledig gebruik te maken.
31. Wanneer aan derde landen mogelijkheden van de vijfde vrijheid worden geboden, dient de mogelijke invloed daarvan op andere Lid-Staten of luchtvaartmaatschappijen zorgvuldig te worden overwogen. De volgende tabel geeft een overzicht van de mogelijkheden van de vijfde vrijheid waarover Japan voor zijn luchtvaartmaatschappijen in Europa beschikt. De bestaande en mogelijke activiteiten van de communautaire luchtvaartmaatschappijen op deze routes worden daardoor vanzelfsprekend beïnvloed.

TABEL 2 : RECHTEN VAN DE VIJFDE VRIJHEID VOOR DE JAPANSE
LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN IN DE EG(*)

Op grond van bilaterale overeenkomst tussen Japan en	<u>Toegekende rechten</u>
V.K. (Londen)	Parijs, Kopenhagen plus 3 niet-gespecificeerde punten
Frankrijk (Parijs)	Londen, punten in Duitsland en Scandinavië, Amsterdam, plus 1 niet- gespecificeerd punt
Duitsland (Frankfurt) (Düsseldorf)	Parijs, Amsterdam plus 3 niet- gespecificeerde punten
Denemarken (Kopenhagen)	Londen, Parijs, Frankfurt, Düsseldorf, Amsterdam, Rome, Madrid
Nederland (Amsterdam)	Londen, Parijs, punten in Duitsland, Kopenhagen, Rome, Madrid
Italië (Rome)	3 niet-gespecificeerde punten
Spanje (Madrid)	Londen, Parijs, Frankfurt, Kopenhagen, Amsterdam, Rome

(*) Situatie van 1991

32. Vele communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben een betrekkelijk klein netwerk. Zij hebben goede en efficiënte interlining-faciliteiten nodig om te kunnen concurreren en de door hun klanten gevraagde diensten te kunnen verstrekken. Zij kunnen daardoor biljetten afgeven voor bestemmingen waarop zij niet vliegen en de passagiers krijgen daardoor de mogelijkheid om zonder extra kosten een andere route te kiezen of op andere vluchten over te stappen. Het bestaande interlining-systeem dient derhalve binnen de grenzen van de concurrentievoorschriften in stand te worden gehouden.
33. Een communautair beleid inzake de betrekkingen met derde landen dient rekening te houden met de belangen van alle luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap. In beginsel komt dit erop neer dat, voor zover zulks commercieel haalbaar is, alle belanghebbende communautaire luchtvaartmaatschappijen exploitatiemogelijkheden krijgen. Onnodige beperkingen van routes, capaciteittoewijzingen en tarieven moeten worden vermeden en in de gevallen waarin een selectie moet worden gemaakt, moeten de procedures een zeer strikt niet-discriminerend karakter dragen (zie punten 43-47 en 65-71).

B. Het belang van de gebruikers van het luchtvervoer

34. De gebruikers van luchtvervoer zijn doorgaans geïnteresseerd in veilig, betrouwbaar en frequent luchtvervoer van zeer goede kwaliteit tegen een redelijke prijs van een luchthaven in de nabijheid van hun woonplaats naar een luchthaven dicht bij hun bestemming. Het is gewoonlijk van minder belang of de luchtvaartmaatschappij welke het vervoer verricht in hun eigen dan wel in een ander land is gevestigd, als maar aan hun behoeften wordt voldaan. De belangen van de gebruikers worden het best gediend in een redelijk liberaal en competitief milieu met waarborgen voor het naar behoren functioneren van de markt. De luchtvaartmaatschappijen moeten de nodige soepelheid aan de dag leggen om op de ontwikkelingen van de vraag te reageren en mogen daarbij niet worden gehinderd door regelingen welke tot doel hebben de luchtvaartmaatschappijen met een kleiner concurrentievermogen te beschermen. Vooral de vaak reizende zakenlieden leggen de nadruk op de onontbeerlijkheid van interliningmogelijkheden.

C. De belangen van de luchthavens (regio's)

35. De economische ontwikkeling van een regio is dikwijls afhankelijk van toegang tot luchtvervoer. Vele regio's en hun luchthavens zijn van mening dat dusver de belangen van de luchtvaartmaatschappijen en vooral van de "nationale luchtvaartmaatschappijen" bij onderhandelingen over vervoerrechten het meest gewicht in de schaal hebben gelegd. Dit heeft geleid tot een situatie waarin het vervoer zich op een klein aantal gateways concentreerde en daardoor congestie en milieuproblemen in die luchthavens en regio's veroorzaakt terwijl andere regio's op het gebied van goede luchtverbindingen gebrek lijdten. De regio's en luchthavens zijn daarom voorstander van een meer liberaal beleid inzake markttoegang met meer mogelijkheden voor directe verbindingen met regionale luchthavens. Dat betekent niet dat met de marktpositieverschillen tussen de luchtvaartmaatschappijen geen rekening hoeft te worden gehouden, want het met dat aspect geen rekening houden zou op lange termijn niet in het belang van de reizigers en van de luchthavens kunnen zijn. Een evenwichtig maar liberaal beleid wordt voorgestaan.

Eisen in verband met de geïntegreerde markt en de tenuitvoerlegging van de beginselen van het Verdrag

36. Een van de grondbeginselen van de geïntegreerde markt is dat de Lid-Staten niet vrijwillig of per ongeluk tegen de communautaire of elkaars belangen in handelen. Er dient op te worden gewezen dat onderhandelingen door een Lid-Staat praktisch altijd van invloed zullen zijn op de belangen van een of meer andere Lid-Staten. Bijkomende mogelijkheden voor een luchtvaartmaatschappij kunnen de markt en bijgevolg de mogelijkheden voor de luchtvaartmaatschappijen van andere Lid-Staten met activiteiten in dezelfde of aangrenzende markten rechtstreeks beïnvloeden. De toepassing van het grondbeginsel dat de Lid-Staten elkander geen schade moeten berokkenen, maakt derhalve een zorgvuldige coördinatie op communautair niveau nodig, waar de verschillende belangen kunnen worden geïdentificeerd en in evenwicht gehouden.

De concurrentievoorschriften

37. Een buitenlands luchtvaartbeleid moet vanzelfsprekend de externe aspecten van de concurrentievoorschriften omvatten. De Commissie is momenteel niet in staat aan het mededingingsbeleid van de Gemeenschap uitvoering te geven met betrekking tot de routes van en naar derde landen⁽¹⁾. Bepaalde vormen van samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen kunnen de concurrentie beperken maar leveren zowel de luchtvaartmaatschappijen als de gebruikers van het luchtvervoer aanzienlijke voordelen op. Dit heeft de Commissie ertoe aangespoord op grond van artikel 85, lid 3, van het Verdrag een afwijking toe te staan ten aanzien van bij voorbeeld de coördinatie van dienstregelingen, gezamenlijke activiteiten, de coördinatie van tarieven, de toekenning van slots en het gezamenlijk gebruik van automatische boekingssystemen voor het intracommunautair vervoer overeenkomstig de in de toepasselijke verordeningen opgenomen voorwaarden. De Commissie is evenwel niet bij machte ten aanzien van deze handelwijzen een afwijking toe te kennen voor het vervoer naar derde landen. Derhalve zouden zelfs praktijken welke over de gehele wereld zo courant zijn als bij voorbeeld de coördinatie van tarieven en de toewijzing van slots binnen de IATA op grond van de concurrentievoorschriften van de EEG kunnen worden aangevochten. De Lid-Staten welke hun goedkeuring hechten aan tarieven welke het resultaat zijn van tariefcoördinatie, komen eveneens hun verplichtingen op grond van artikel 5 van het EEG-Verdrag niet na. De Commissie kan evenmin op grond van artikel 85, lid 3, afwijkingen toekennen ten aanzien van de onder artikel 85 vallende gezamenlijke activiteiten, inkomstenpools, coördinatie van dienstregelingen, enz.

Het is derhalve dringend nodig dat het mogelijk wordt de concurrentievoorschriften met betrekking tot het luchtvervoer naar derde landen te doen naleven. De Commissie heeft voorstellen ingediend met het oog op het verkrijgen van de gewone bevoegdheden inzake onderzoek naar feiten, vrijstelling op grond van nuttige samenwerking en het doen ophouden van overtredingen, die zij op andere gebieden heeft. De Raad wordt verzocht deze voorstellen met spoed te behandelen. De Commissie zou met het oog op het wegwerken van de juridische onzekerheid en de vrijwaring van de voordelen welke de toepassing van de concurrentievoorschriften oplevert, indien het haar ontbreekt aan de nodige bevoegdheden om deze voorschriften te doen naleven, niet anders kunnen dan gebruik maken van haar algemene bevoegdheden op grond van artikel 89 van het EEG-Verdrag.

(1) Hof van Justitie, Arrest van 11 april 1989 in Zaak 66/86 (Ahmed Saeed)

De nationaliteitsclausules en de eigendomsvoorwaarde

38. Een eveneens aandacht vergend probleem zijn de nationaliteitsclausules in de bilaterale overeenkomsten. Onder punt 15 werd reeds opgemerkt dat de meeste bilaterale overeenkomsten discriminerende aanwijzingsclausules bevatten.
39. De Commissie heeft aan de Lid-Staten reeds medegedeeld dat de nationaliteitsclausules in de bilaterale overeenkomsten met derde landen zullen moeten worden gewijzigd. Het is evenwel nodig in te zien dat een onmiddellijk verzoek om de nationaliteitsclausules in bestaande ASA's te wijzigen of te schrappen in afzonderlijke onderhandelingen niet gemakkelijk zal worden ingewilligd. In verband met dergelijke problemen zal de methodiek na zorgvuldig overleg moeten worden vastgesteld.
40. Het zal met het oog op een harmonische en geleidelijke invoering van een nieuwe regeling nodig zijn te komen tot een aanvaardbare overgangsregeling zoals die van Artikel 134 van het Verdrag, waarbij de bestaande bilaterale overeenkomsten door de Commissie en de Lid-Staten tijdelijk worden getolereerd. De Lid-Staten zijn evenwel verplicht alle passende middelen te gebruiken om met het Verdrag onverenigbare bepalingen zoals nationaliteitsclausules in vóór de inwerkingtreding van het Verdrag gesloten overeenkomsten met derde landen op te heffen.
41. De na 1958 gesloten overeenkomsten kunnen misschien slechts worden getolereerd, indien de Lid-Staten instemmen met een passende overleg- en machtigingsprocedure, waarbij voor de afzonderlijke overeenkomsten de methode wordt uitgewerkt om te komen tot hetzij een oplossing voor de afzonderlijke gevallen of de vaststelling van een gemeenschappelijk standpunt. Alleen voor de gevallen waarvoor het onmogelijk blijkt te zijn onder redelijke voorwaarden de nodige wijzigingen aan te brengen met betrekking tot de nationaliteitsclausules (en de andere bepalingen welke strijdig zijn met het Gemeenschapsrecht), en waarvoor de overeenkomsten geen bepalingen bevatten welke afwijken van de bestaande gemeenschappelijke beleidslijnen, kunnen maatregelen worden getroffen om de bestaande overeenkomsten tegen rechtsovereenkomsten te beschermen.
42. Voor de toekomstige overeenkomsten zou het, afgezien van de sub 15 bedoelde nationaliteitsclausules, nodig kunnen zijn de bestaande eigendomsbeperkingen eveneens te herzien. De luchtvaartsector krijgt een steeds meer mondiaal karakter. Het is daarom belangrijk dat de luchtvaartmaatschappijen op passende wijze kunnen reageren op nieuwe concurrentievoorwaarden en/of wijzigingen in de markt. In de concurrentie op wereldniveau zal het misschien niet volstaan te zoeken naar mogelijkheden om rechtstreeks toegang te krijgen tot de markt maar zou het doeltreffender kunnen zijn te investeren in deskundigheid op lokaal niveau. Hiervan bestaan reeds verschillende voorbeelden. Er zou overigens meer risicodragend kapitaal beschikbaar kunnen zijn in het buitenland dan in de binnenlandse markt. Om deze redenen zou het nuttig kunnen zijn de mogelijkheden op lange termijn van dat soort investeringen na te gaan.

De Gemeenschap heeft eigenlijk reeds meer soepelheid op dit gebied voorgesteld in de context van de Algemene Overeenkomsten inzake de Handel in Diensten (General Agreements on Trade in Services - GATS) maar helaas was geen groot aantal landen voldoende geïnteresseerd. De afzonderlijke Lid-Staten hebben zich ertoe verbonden⁽¹⁾ alleen vergunningen te verstrekken aan luchtvaartmaatschappijen welke eigendom zijn van of worden gecontroleerd door onderdanen van de Gemeenschap. In het derde pakket werd evenwel in hetzelfde artikel een bepaling opgenomen welke uitdrukkelijk voorziet in de mogelijkheid van communautaire overeenkomsten op dit gebied.

De niet-discriminerende toewijzing van vervoerrechten

43. Op het gebied van het niet-discriminerend toewijzen van vervoerrechten doet zich een probleem voor wanneer het aantal aan te wijzen communautaire luchtvaartmaatschappijen beperkt is en een groter aantal maatschappijen voor de exploitatie van de route belangstelling hebben, of wanneer de capaciteit beperkt is en ontoereikend om aan de eisen van de geïnteresseerde communautaire luchtvaartmaatschappijen te voldoen.
44. Sommige Lid-Staten met meer dan één op hun grondgebied gevestigde luchtvaartmaatschappij beschikken nu reeds over procedures voor de toewijzing van de verworven rechten. De andere Lid-Staten en de Gemeenschap zullen spoedig niet-discriminerende procedures moeten vaststellen, omdat naar aanleiding van het in werking treden van het derde pakket de rechten niet langer automatisch aan de "nationale luchtvaartmaatschappij" zullen kunnen worden toegewezen maar onder de communautaire luchtvaartmaatschappijen zullen moeten worden verdeeld.
45. Er werd reeds gesuggereerd dat in dergelijke gevallen de routes aan de meest biedende maatschappij zouden moeten worden verkocht. Deze oplossing lijkt niet in overeenstemming te zijn met de doelstellingen van het communautair beleid, omdat zij voor de luchtvaartmaatschappijen en bijgevolg voor de passagiers hogere kosten tot gevolg zou hebben en zij de barrières voor de maatschappijen die nieuw zijn in de markt, zou doen toenemen.
46. Een andere oplossing, waarvan in de Gemeenschap voor andere economische sectoren reeds gebruik wordt gemaakt, is het opzetten van een quotasysteem. De nieuwe routes zouden aan communautaire luchtvaartmaatschappijen worden toegewezen op grond van eenvoudige quota, welke bij voorbeeld op hun marktaandeel zijn gebaseerd. Dit zou evenwel een star systeem opleveren met weinig mogelijkheden voor de nieuwe maatschappijen om een redelijk marktaandeel te verwerven, dat bovendien fundamenteel strijdig zou zijn met de vrijheid van dienstverrichting. De beste oplossing lijkt te bestaan in een kwalitatieve selectieprocedure, omdat deze de besluitvormende instantie in staat stelt rekening te houden met een aantal criteria en voorziet in de nodige flexibiliteit om de gunstige aspecten van iedere situatie te overwegen. Een absolute vereiste is het niet-discriminerend karakter van de procedure. Voor een nadere omschrijving van een dergelijke procedure zie de punten 65-71.

(1) Zie voetnoot (2) op blz. 6

47. Om het even welke selectieprocedure zal onvermijdelijk aanleiding geven tot problemen voor één of voor verschillende luchtvaartmaatschappijen. Op liberale beginselen steunende bilaterale overeenkomsten verdienen derhalve de voorkeur voor zover zij een eerlijke concurrentie garanderen. Het lijkt evenwel geen twijfel dat de aanwijzingsmogelijkheden met betrekking tot een aantal bilaterale betrekkingen beperkt zullen zijn en dat daarom voor de toewijzing van vervoerrechten een regeling moet worden uitgewerkt.
48. Het zal met het oog op de ontwikkeling van een communautair beleid eveneens belangrijk zijn de betekenis van de exploitatie van vervoer naar Europa voor niet-communautaire luchtvaartmaatschappijen in aanmerking te nemen. Voor een luchtvaartmaatschappij die internationaal lange-afstandsvervoer verricht, is Europa een zeer belangrijke markt, niet alleen voor reizen tussen twee luchthavens maar ook in de context van haar totaal netwerk.
49. Het is voor de luchtvaartmaatschappijen van andere hemisferen waarschijnlijk belangrijk een grote luchthaven in Europa te kunnen aandoen en de passagiers van daar met eigen vliegtuigen verder naar hun eindbestemming of tussen twee belangrijke steden in Europa te kunnen vervoeren. Aangezien er geen gemeenschappelijk buitenlands beleid met betrekking tot de op Europa vliegende luchtvaartmaatschappijen uit derde landen wordt gevoerd, hebben derde landen via bilaterale onderhandelingen op nationaal niveau in aanzienlijke mate rechten van de vijfde vrijheid verworven. Zij kunnen als gevolg daarvan hun eigen passagiers tussen Europese luchthavens vervoeren en terzelfdertijd met de Europese luchtvaartmaatschappijen voor de andere op deze routes te vervoeren passagiers concurreren. Vele van deze maatschappijen hebben bovendien het recht verkregen op tussenlandingen met vliegtuigwisseling, waardoor zij efficiëntere luchtvaartuigen op minder drukke routes kunnen gebruiken, omdat zij twee bestemmingen combineren. Een aantal luchtvaartmaatschappijen van derde landen zijn zelfs in staat geweest een netwerk van vluchten op grote en kleine luchthavens in de Gemeenschap te ontplooien. Het ontbreekt helaas soms aan de nodige reciprociteit. Dit is één van de redenen waarom de Commissie altijd veel nadruk heeft gelegd op het vijfde-vrijheidsaspect van bilaterale onderhandelingen (zie punt 31).

III. DE VASTSTELLING VAN PROCEDURES

Verantwoordelijkheid voor onderhandelingen

50. Op grond van het Verdrag en van de jurisprudentie van het Hof van Justitie heeft de Gemeenschap in ieder geval exclusieve bevoegdheid voor het sluiten van bilaterale luchtvervoerovereenkomsten betreffende met name toegang tot de markt, capaciteit, tarieven en daarmee verband houdende aangelegenheden.
51. De Commissie heeft in 1990 bij de Raad een voorstel ingediend voor een procedure inzake luchtvaartbetrekkingen met derde landen. Dit voorstel is gebaseerd op Raadsbeschikking 69/494/EEG en zal die beschikking voor wat de luchtvaart betreft moeten vervangen. Het doel van deze beschikking is de invoering van een overleg- en machtigingsprocedure op communautair niveau en het mogelijk maken van communautaire onderhandelingen. Zolang Raadsbeschikking 69/494/EEG niet door een beschikking inzake externe luchtvaartbetrekkingen is vervangen, moet zij worden toegepast. De Lid-Staten zijn aan hun verplichtingen op grond van het Gemeenschapsrecht herinnerd bij brieven van 1/3/90 en 2/7/90.
52. De procedures van Beschikking 69/494/EEG zijn door de Lid-Staten niet nageleefd. Verschillende nieuwe bilaterale overeenkomsten, die eveneens de toekenning van rechten van de vijfde vrijheid omvatten, werden gesloten of bestaande overeenkomsten werden grondig gewijzigd zonder enige raadpleging of coördinatie op communautair niveau. De Commissie heeft tot dusver afgezien van het op gang brengen van procedures wegens niet-nakomen, ten einde open besprekingen van een gemeenschappelijk overeengekomen aanpak van de luchtvaartbetrekkingen met derde landen mogelijk te maken. Indien op dit gebied evenwel tegen eind 1992 geen vooruitgang kan worden geboekt, zal de Commissie verplicht zijn zonder verder uitstel haar verantwoordelijkheden op te nemen.
53. Voor het uitwerken van overgangsprocedures dient er van te worden uitgegaan dat de Gemeenschap a priori ook verantwoordelijk is voor het opzetten van een buitenlands beleid inzake luchtvaartbetrekkingen en dat met derde landen over bedoelde aangelegenheden niet kan worden onderhandeld zonder dat de Gemeenschap bij die onderhandelingen wordt betrokken. De Commissie ziet evenwel in dat onder bepaalde omstandigheden, binnen de grenzen van het door de Gemeenschap opgezette beleid en met inachtneming van de verenigbaarheid met het Gemeenschapsrecht, tijdens een overgangsperiode in vele gevallen bevredigende resultaten kunnen worden verkregen wanneer de Lid-Staten door de Raad worden gemachtigd om met derde landen over bilaterale overeenkomsten te onderhandelen.

54. In het licht van de in hoofdstuk II en sub 53. omschreven overwegingen dient een met de eisen van het Verdrag in overeenstemming zijnde kaderregeling te worden getroffen. Die regeling zou erin bestaan dat de Gemeenschap in beginsel de verantwoordelijkheid draagt voor alle overeenkomsten maar dat voor een aantal gevallen de betrokken Lid-Staat wordt gemachtigd te onderhandelen op voorwaarde dat op Gemeenschapsniveau coördinatie plaats heeft met het oog op de vrijwaring van de belangen van de andere Lid-Staten en van de Gemeenschap als geheel. De Commissie erkent in verband hiermee de noodzaak haar voorstel van 1990 te wijzigen. Een voorstel tot wijziging werd daarom aan dit document toegevoegd. De daarin voorgestelde procedures voorzien in de mogelijkheid van :

- communautaire onderhandelingen, of
- onderhandelingen door afzonderlijke Lid-Staten.

Die procedures worden nader omschreven in bijlage II. Daarbij is de belangrijkste vraag op welke feiten de Commissie voor haar voorstellen en de Raad voor zijn besluit moeten steunen om zeker te zijn dat wordt gekozen voor het soort onderhandelingen dat de beste resultaten oplevert.

55. De onderhandelingen zullen op communautair niveau worden gevoerd tenzij, gewoonlijk om met een afzonderlijk geval verband houdende redenen, een Lid-Staat tot onderhandelen door de Raad wordt gemachtigd. Factoren welke dienen te worden overwogen zijn met name of het derde land om communautaire onderhandelingen verzoekt, of er speciale problemen in verband met de communautaire belangen (automatische boekingsystemen, buitenlandse eigenaars, tarieven, concurrentievoorschriften, enz.) bestaan, dan wel of er zich andere belangrijke moeilijkheden voordoen. Dergelijke situaties zullen op pragmatische wijze moeten worden behandeld.
56. In verband met een regeling die voor de Lid-Staten de mogelijkheid om afzonderlijk te onderhandelen omvat, zal juridische onzekerheid met betrekking tot bestaande rechten en de toewijzing van verantwoordelijkheid in de Gemeenschap moeten worden vermeden. Vele derde landen maken zich vandaag de dag reeds zorgen over het feit dat het tot stand komen van de interne markt hun rechten op vervoer van, naar en binnen de Gemeenschap kan aantasten, en hebben geen zekerheid over de respectieve bevoegdheden van de Gemeenschap en van de Lid-Staten. Het is belangrijk dat de uitoefening hetzij door de Gemeenschap, hetzij door de Lid-Staten, van de communautaire bevoegdheid de stabiliteit van het internationaal reglementeringssysteem garandeert. Het zal daarom nodig zijn een duidelijke en ondubbelzinnige kaderregeling te treffen voor alle luchtvaartbetrekkingen met derde landen, welke in januari 1993 in werking treedt. De tussen de Lid-Staten en derde landen vóór die datum gesloten overeenkomsten zullen door de Gemeenschap worden geëerbiedigd op voorwaarde dat zij in overeenstemming zijn met de bepalingen van het communautair beleid.

Onderhandelingen op communautair niveau

57. De Gemeenschap dient onverwijld haar verantwoordelijkheden op te nemen op verschillende gebieden.

- a) De Gemeenschap moet optreden in situaties waarin onderhandelingen op communautair niveau betere resultaten zouden opleveren dan onderhandelingen op Lid-Staatsniveau.
Het zal natuurlijk moeilijk zijn om dat vooraf te beoordelen maar de sterkte van de onderhandelingspartner, het bestaande vervoerrechterevenwicht, de omvang van de markt en de algemene handelsbetrekkingen van de Gemeenschap met die partner kunnen als indicatoren voor de analyse worden gebruikt. In verband hiermee is het feit dat sommige Lid-Staten met het oog op zelfs maar een gering voordeel voor hun luchtvaartmaatschappijen vervoerrechten weggeven met directe ongunstige gevolgen voor de concurrentiepositie van andere communautaire luchtvaartmaatschappijen, een argument voor onderhandelingen op communautair niveau. De Verenigde Staten en misschien Japan zijn in deze categorie de belangrijkste derde landen.
- b) De Gemeenschap moet optreden wanneer door het aandringen op de aanvaarding van communautaire beginselen zoals het niet discrimineren op grond van nationaliteit een afzonderlijke Lid-Staat in een onaanvaardbare situatie zou terechtkomen.
- c) De Gemeenschap is bezig nauwe betrekkingen tot stand te brengen met landen in Oost-Europa. Het is voor de ontwikkeling van deze betrekkingen belangrijk dat een doeltreffend luchtvervoersysteem tot stand komt dat het hoofd kan bieden aan de verwachte toename van de vraag. Met het oog op een eerlijke verdeling van de kansen in de Europese luchtvervoermarkt en ter voorkoming van het groter worden van de kloof tussen de Gemeenschap en de rest van Europa, die de mogelijkheden van de luchtvaartmaatschappijen om de Europese markt tot ontwikkeling te brengen beperkt, moet worden gestreefd naar een gemeenschappelijke kaderregeling voor geheel Europa. Als follow-up van de associatieovereenkomsten met de landen van Oost-Europa zou eveneens een uitbreiding van de in overeenstemming met de EVA-landen tot stand gekomen communautaire kaderregeling moeten worden overwogen.
- d) De Gemeenschap zoekt nauwe betrekkingen met de uit de voormalige Sovjet-Unie ontstane Staten evenals met Slovenië, Kroatië en Bosnië-Herzegovina. Het feit dat in vele gevallen nieuwe bilaterale luchtvervoerovereenkomsten zullen moeten worden gesloten, biedt een unieke gelegenheid voor het tot stand brengen van die betrekkingen in het kader van een overeenkomst met de gehele Gemeenschap welke in overeenstemming is met het Gemeenschapsrecht en rekening houdt met de bestaande speciale omstandigheden.

e) De luchtvaartsector krijgt een steeds meer mondiaal karakter. Het is bijgevolg in het gezamenlijk belang van de luchtvaartmaatschappijen en van de consumenten dat de beginselen van een wereldkaderregeling voor de luchtvaart worden overwogen. De Gemeenschap is voldoende belangrijk om een leidende rol te spelen in de ontwikkeling naar liberale multilaterale overeenkomsten, zo mogelijk tussen landengroeperingen.

f) Niet alleen in Europa maar ook elders in de wereld groeperen de landen zich voor commerciële doeleinden. In gevallen waarin derde landen gegroepeerd onderhandelen zou de Gemeenschap dat ook als één blok moeten doen.

g) Ondanks de noodzaak naar behoren rekening te houden met de bestaande rol, functie en structuur van internationale organisaties en van de rol van de Lid-Staten in die organisaties, is het nodig dat de Gemeenschap, vertegenwoordigd door de Commissie, geleidelijk haar verantwoordelijkheden opneemt in het kader van het ICAO, ECAC, enz., in verband met de communautaire coördinatie, en het verdedigen van gemeenschappelijke standpunten en van de communautaire belangen in het algemeen.

Onderhandelingen op Lid-Staatsniveau

58. In de andere gevallen, waarin de Lid-Staten tot onderhandelen worden gemachtigd, zal er behoefte zijn aan coördinatie om erover te waken dat de belangen van de andere Lid-Staten en van de Gemeenschap als geheel niet alleen in aanmerking worden genomen maar ook evenveel aandacht krijgen als die van de tot onderhandelen gemachtigde Lid-Staat. Wanneer derhalve de Raad een Lid-Staat tot onderhandelen machtiging verleent, zal hij zonodig onderhandelingsrichtsnoeren vaststellen, ten einde te garanderen dat de betrokken Lid-Staat in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht en met het communautair beleid optreedt. De Commissie moet de mogelijkheid krijgen bij de onderhandelingen aanwezig te zijn. Wanneer er reden tot bezorgdheid ontstaat, kan de Commissie of een andere Lid-Staat de Raad om een bespreking, bij voorbeeld in het kader van het hierna (zie punt 60) behandelde Luchtvaartcomité, verzoeken.
59. De resultaten van de door een Lid-Staat gevoerde onderhandeling dienen binnen een bepaalde termijn voor de ondertekening van de overeenkomst ter kennis van de Commissie te worden gebracht, ten einde deze in staat te stellen de overeenstemming met het communautair recht en eventueel de richtlijnen van de Raad te controleren. De resultaten worden eveneens ter informatie aan de Raad voorgelegd.

Coördinatie

60. Met ingang van 1 januari 1993 zou de Gemeenschap haar verantwoordelijkheid voor alle onderhandelingen met derde landen moeten opnemen. Dat betekent dat met ingang van die datum alle verzoeken om onderhandelingen van hetzij de Lid-Staten hetzij derde landen via de Gemeenschap moeten lopen.

Aangezien dit natuurlijk veel extra werk voor de Commissie en voor de Raad tot gevolg zal hebben, zullen de nodige regelingen moeten worden getroffen. Ter vergemakkelijking van de betreffende werkzaamheden zou de Raad de oprichting kunnen overwegen van een ad-hoc-Luchtvaartcomité om de Commissie in haar taak en binnen het kader van de eventuele richtsnoeren van de Raad bij te staan. Met het oog op de vertrouwelijkheid zal de omvang van dit Comité moeten worden beperkt tot één deskundige plus één plaatsvervangend lid per Lid-Staat.

61. De taken van het Comité zouden met name kunnen omvatten :

- het verlenen van bijstand aan de Raad voor de uitwerking van het beleid betreffende de externe luchtvaartbetrekkingen van de Gemeenschap op basis van de door de Commissie ingediende voorstellen ;
- het voorbereiden van de besluiten van de Raad betreffende de voorstellen van de Commissie over de vraag of onderhandelingen met een derde land op communautair niveau of op Lid-Staat-niveau dan wel op beide niveaus moeten worden gevoerd ;
- het voorbereiden van de besluiten van de Raad betreffende de aanbevelingen inzake onderhandelingsrichtsnoeren in geval van onderhandelingen op communautair niveau ; het verder bijstaan van de Commissie bij het voeren van deze onderhandelingen ;
- het voorbereiden van de besluiten en richtsnoeren van de Raad betreffende de voorstellen van de Commissie voor onderhandelingen op Lid-Staat-niveau met het oog op een gecoördineerde aanpak ; afwijkingen van dergelijke richtsnoeren zullen door de Commissie aan de Raad moeten worden voorgesteld ;
- het bespreken van de resultaten van onderhandelingen en, zonodig, het voorbereiden van het Raadsbesluit ter goedkeuring van de tot stand gekomen overeenkomst.

62. Het zal natuurlijk nodig zijn procedures uit te werken voor het inwinnen van het advies van de belanghebbende partijen en vooral van de organisaties van de luchtvaartmaatschappijen, van de luchthavens en van de gebruikers. Het zal in verband hiermee daarom belangrijk zijn dat deze organisaties en vooral de organisaties van de luchtvaartmaatschappijen hun sector werkelijk vertegenwoordigen.

63. Bij de onderhandelingen zal met de vertegenwoordigers van de luchtvaartsector intensief contact worden onderhouden. De op nationaal en communautair niveau bestaande raadplegingsprocedures zullen misschien met bijkomende regelingen moeten worden aangevuld.

Onderhandelingsrichtsnoeren

64. Voordat onderhandelingen op gemeenschapsniveau kunnen plaatshebben moeten normaal onderhandelingsrichtsnoeren worden uitgewerkt welke voor de onderhandelaars de nodige beleidsrichtlijnen omvatten zonder dat deze evenwel hun onderhandelingsmogelijkheden beperken. Het Luchtvaartcomité dient met het oog daarop op voorstel van de Commissie, die zo nodig belanghebbende partijen zal hebben geraadpleegd, te zoeken naar een evenwicht tussen de verschillende belangen van de Lid-Statens, van de luchtvaartmaatschappijen, van de luchthavens, van de consumenten, enz. Het is uiteindelijk de Raad die de onderhandelingsrichtsnoeren vaststelt maar deze instelling kan ertoe besluiten het Luchtvaartcomité te machtigen tot het namens de Raad vaststellen van gedetailleerde onderhandelingsinstructies.

Het Parlement zal op passende wijze bij deze werkzaamheden worden betrokken en er moeten met het Parlement procedures worden uitgewerkt die inzicht kunnen verschaffen maar de vertrouwelijkheid vrijwaren.

Toewijzingsprocedure

65. Het toewijzingsprobleem houdt nauw verband met de resultaten van de onderhandelingen. Het ontstaat onder andere wanneer in de overeenkomst bepalingen zijn opgenomen die het aantal aan te wijzen luchtvaartmaatschappijen of de capaciteit dan wel beide beperken.
66. Onder punt 47 wordt gewezen op de behoefte aan een selectieprocedure welke de niet-discriminerende behandeling van luchtvaartmaatschappijen bij de toewijzing van vervoerrechten garandeert. De beste oplossing zou een systeem van kwalitatieve criteria omvatten, waarvan gewoonlijk alleen voor de toekenning van bijkomende rechten met inachtneming van de bestaande situatie zou worden uitgegaan.
67. Eerst moet het bonafide-karakter van de voorstellen worden vastgesteld. De maatschappijen zullen met het oog op deze beoordeling vrij gedetailleerde gegevens moeten indienen ter ondersteuning van hun verzoek (over de doelstellingen van de maatschappij op lange termijn, de marktprognose voor de betrokken route, de technische bekwaamheid om de route te exploiteren, enz.). Er zal nauwkeurig moeten worden nagegaan of de door de luchtvaartmaatschappijen verstrekte gegevens realistisch zijn en geen te optimistisch beeld schetsen.

Voor het maken van een keuze uit de bonafide-voorstellen dient te worden uitgegaan van de vraag welke maatschappij van de vervoerrechten optimaal gebruik kan maken op grond van een aantal criteria, te weten met betrekking tot :

- de openbare dienstverlening,
- de concurrentie in de betrokken markt,
- de aanwending van schaarse middelen,
- het vastgesteld communautair beleid
(in verband met bij voorbeeld de toewijzing van slots, openbare-dienstverplichtingen, enz.).

Deze criteria dragen weliswaar een algemeen karakter en zijn daarom moeilijk toe te passen. Naargelang van de te exploiteren route kunnen derhalve met het oog op speciale omstandigheden bijkomende selectiecriteria worden toegevoegd (de strategie van de exploitant, zijn plannen inzake verkoop en promotie, enz.). Het is mogelijk dat een aanwijzing moet worden ingetrokken wanneer de exploitatieresultaten niet aan redelijke verwachtingen voldoen en betere kandidaten voor de exploitatie van de route belangstelling hebben.

68. Het spreekt vanzelf dat niet alle analytische overwegingen waarvan voor het nemen van een besluit over de aanvankelijke toewijzing van de vervoerrechten wordt uitgegaan, kwantificeerbaar en objectief zullen zijn. Daarom dient er voor te worden gezorgd dat de procedures welke aan de besluitvorming voorafgaan, een niet-discriminerend karakter dragen en doorzichtig zijn, en dat er een doeltreffende en gemakkelijk toe te passen procedure voor het aantekenen van beroep bestaat.
69. Dit betekent dat, wanneer een Lid-Staat over de overeenkomst heeft onderhandeld, de besluiten met betrekking tot de toewijzing van de rechten door de bevoegde instantie van die Lid-Staat moeten worden genomen. Het is nodig dat een passende, snelwerkende procedure voor het aantekenen van beroep bestaat of wordt ingevoerd.
70. Wanneer de Gemeenschap over de overeenkomst heeft onderhandeld, is voor de toewijzing van de vervoerrechten een speciale procedure op communautair niveau nodig. De bepalingen van artikel 145 betreffende de toewijzing van tenuitvoerleggingstaken zullen daarbij moeten worden toegepast. De beslissingen zullen dienovereenkomstig worden genomen in overeenstemming met de in besluit nr. 87/373/EEG van de Raad van 13 juli 1987 opgenomen regels ("procedure II"). De Commissie zal in haar taak worden bijgestaan door een Comité ("Comité van Beheer voor het Luchtvervoer") samengesteld uit vertegenwoordigers van de Lid-Staten en voorgezeten door de Commissie. Binnen dit Comité zullen de stemmen van de Lid-Staten worden gewogen overeenkomstig artikel 148, lid 2, van het Verdrag. De Commissie dient bij het nemen van haar besluit de potentiële economische conflicten op een neutrale en met de eisen van de geïntegreerde markt verenigbare wijze tegen elkaar af te wegen.
71. Zowel bij toewijzing door een Lid-Staat als bij toewijzing door de Commissie zullen de volgende algemene procedures moeten worden toegepast :
 - er dient in het Publikatieblad een oproep tot het indienen van blijken van belangstelling te worden gepubliceerd ;
 - de partijen moeten zich schriftelijk kandidaat stellen ;
 - deze sollicitaties moeten door iedereen kunnen worden ingekeken, behalve wanneer het om vertrouwelijke gegevens gaat ;
 - er dient een openbare hoorzitting plaats te hebben, waar de partijen hun kandidatuur kunnen verdedigen ;
 - het besluit moet worden gepubliceerd tezamen met de redenen en de overwegingen welke tot het besluit aanleiding hebben gegeven.

Continuïteit

72. De Commissie overweegt de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat in verband met de externe luchtvaartbetrekkingen er voldoende personeel beschikbaar is (en dat nationale deskundigen kunnen worden geraadpleegd). Door beroep te doen op de nationale deskundigen zal continuïteit en coördinatie worden verzekerd.

Vertrouwelijkheid

73. Eén van de moeilijkste aspecten van de uit te werken procedures is de noodzakelijke vertrouwelijkheid van de onderhandelingsrichtsnoeren. Deze richtsnoeren zullen door de Commissie worden opgesteld in nauwe samenwerking met de belanghebbende partijen en met de Lid-Staten. De ervaring heeft aangetoond dat het openbaar worden van de bijzonderheden betreffende de onderhandelingsopdrachten alleen kan worden vermeden, indien slechts een paar mensen van de details op de hoogte zijn. Het is nodig dat de Raad zijn goedkeuring hecht aan in algemene bewoordingen gestelde onderhandelingsrichtsnoeren, omdat de gedetailleerde onderhandelingsinstructies alleen binnen het Luchtvaartcomité, waar de vertrouwelijkheid kan worden gevrijwaard, mogen worden besproken.

Documentatie

74. Voor de uitvoering van haar taken zal de Commissie behoefte hebben aan een gegevensbank waar alle luchtvervoerovereenkomsten, hun bijlagen en alle bijkomende verklaringen van intentie, briefwisselingen, enz., die deel uitmaken van overeenkomsten tussen Lid-Staten en derde landen, worden opgeslagen. Deze gegevens zullen, voor zover dat nodig is, als vertrouwelijk worden behandeld en zullen alleen voor de Commissie en de leden van het Luchtvaartcomité toegankelijk zijn. De Commissie zal, te zamen met de sector en met de Lid-Staten eveneens statistische gegevens moeten verzamelen met betrekking tot de vervoerdiensten van, naar en binnen de Gemeenschap, de verkeersomvang, de vliegschema's en het rendement met het oog op de voorbereidende werkzaamheden voor en het vergemakkelijken van besluiten in het kader van de onderhandelingen en voor de vaststelling van onderhandelingsrichtsnoeren. De bijstand van de Lid-Staten voor het samenstellen van deze gegevensbank is onontbeerlijk.

IV. BESLUITEN

75. De Raad wordt derhalve verzocht :

- de basiselementen te bevestigen van deze mededeling en de dienovereenkomstige uitwerking van procedures met inbegrip van de instelling van een Luchtvaartcomité als doeltreffend coördinatie- en besluitvormingsforum ;
- zijn goedkeuring te hechten aan het voorstel voor een beschikking van de Raad inzake een overleg- en machtigingsprocedure voor overeenkomsten betreffende commerciële-luchtvaartbetrekkingen tussen de Lid-Staten en derde landen (COM(90) 17 definitief van 23 februari 1990 zoals gewijzigd bij het in bijlage I opgenomen voorstel) ;
- zijn goedkeuring te hechten aan het voorstel voor een verordening (EEG) betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de sector van het luchtvervoer (COM(89) 417 definitief - PB C248 van 29.9.1989) ;
- zijn goedkeuring te hechten aan een verordening (EEG) van de Raad tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3975 van de Raad van 14 december 1987 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de mededingingsregels op ondernemingen in de sector luchtvervoer (COM(89)417 definitief - PB C 248 van 29.9.1989).

Bijlage 1

Voorstel van de Commissie

Voorstel voor een

BESCHIKKING VAN DE RAAD

inzake een overleg- en machtigings-
procedure voor overeenkomsten
betreffende commerciële lucht-
vaartbetrekkingen tussen de
Lid-Staten en derde landen

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van
de Europese Economische Gemeenschap,
inzonderheid op artikel 113,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende dat Beschikking 69/494/EEG
van de Raad van 16 december 1969
betreffende de geleidelijke eenmaking
van de akkoorden inzake de handels-
betrekkingen tussen de Lid-Staten en
derde landen en betreffende
onderhandelingen over communautaire
akkoorden⁽¹⁾ in een overleg- en
machtigingsprocedure voor alle
commerciële overeenkomsten met derde
landen voorziet;

Overwegende dat het noodzakelijk is dat
de commerciële betrekkingen met derde
landen op het gebied van de
burgerluchtvaart door bijzondere

Voorstel van de Commissie

tot wijziging van het voorstel
voor een beschikking van de Raad
inzake een overleg- en machtigings-
procedure voor overeenkomsten
betreffende commerciële luchtvaart-
betrekkingen tussen de Lid-Staten
en derde landen

[COM(90)17 def. van 23 februari 1990]

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de
Europese Economische Gemeenschap,
inzonderheid op artikel 113,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende dat Beschikking 69/494/EEG van
de Raad van 16 december 1969 betreffende
de geleidelijke eenmaking van de akkoorden
inzake de handelsbetrekkingen tussen de
Lid-Staten en derde landen en betreffende
onderhandelingen over communautaire
akkoorden⁽¹⁾ in een overleg- en
machtigingsprocedure voor alle commerciële
overeenkomsten met derde landen voorziet;

Overwegende dat het noodzakelijk is dat de
commerciële betrekkingen met derde landen
op het gebied van de burgerluchtvaart door
bijzondere

(1) PB nr. L 326 van 29.12.1969, blz. 39

(1) PB nr. L 326 van 29.12.1969, blz. 39

bepalingen worden geregeld, welke in de plaats treden van die van Beschikking 69/494/EEG;

Overwegende dat de commerciële luchtvaartbetrekkingen worden geregeld bij bilaterale luchtdienstenovereenkomsten, bijlagen daarvan en amendementen daarop en bij andere bi- en multilaterale regelingen die bepalingen over toegang tot de markt, capaciteit, tariefregelingen of aanverwante bepalingen behelzen;

Overwegende dat een procedure moet worden ingesteld ten einde het geleidelijk karakter van de vervanging van de nationale akkoorden door communautaire akkoorden te waarborgen;

Overwegende dat, hoewel alle onderhandelingen over het sluiten van nieuwe of het wijzigen van bestaande verdragen, akkoorden of regelingen volgens een communautaire procedure moeten worden gevoerd, het desalniettemin is toegestaan dat de geldende bilaterale luchtdienstenovereenkomsten, de bijlagen daarvan en de amendementen daarop alsmede de andere commerciële bi- of multilaterale regelingen betreffende de luchtvaartbetrekkingen met derde landen uitdrukkelijk of stilzwijgend voorlopig worden verlengd, mits verlenging ervan voor de toepassing van het

bepalingen worden geregeld, welke in de plaats treden van die van Beschikking 69/494/EEG;

Overwegende dat de commerciële luchtvaartbetrekkingen worden geregeld bij bilaterale luchtdienstenovereenkomsten, bijlagen daarvan en amendementen daarop en bij andere bi- en multilaterale regelingen die bepalingen over toegang tot de markt, capaciteit, tariefregelingen of aanverwante bepalingen behelzen;

Overwegende dat in een kaderregeling voor onderhandelingen met derde landen en in een overgangsperiode dient te worden voorzien;

Overwegende dat deze overgangsperiode zich met het oog op een geleidelijke invoering van communautaire onderhandelingen tot na 31 december 1992 dient uit te strekken;

Overwegende dat dient te worden voorzien in overgangsbepalingen voor ten minste zes jaar met de mogelijkheid deze van jaar tot jaar te verlengen;

Overwegende dat dient te worden voorzien in een machtiging voor het van kracht blijven van luchtvervoerovereenkomsten en bijkomende regelingen welke tussen Lid-Staten en derde landen vóór 1 januari 1993 zijn tot stand gekomen,

gemeenschappelijke commerciële
luchtvaartbeleid geen hinderpaal vormt;

Overwegende dat het dienstig is erin te
voorzien dat, in bepaalde uitzonderlijke
gevallen, waarin het nog niet mogelijk
is voor de Gemeenschap onderhandelingen
te voeren en waarin een onderbreking van
de conventionele betrekkingen aan de
ontwikkeling van de commerciële-
luchtvaartbetrekkingen met het betrokken
derde land afbreuk kan doen, zulks ten
nadele van de Gemeenschap en van de
Lid-Staten, de Lid-Staten bij wijze van
een voorlopige maatregel en voor een
beperkte periode, de mogelijkheid wordt
geboden onderhandelingen te voeren;

Overwegende dat, ten einde te voorkomen
dat dergelijke onderhandelingen voor de
tenuitvoerlegging van het
gemeenschappelijke commerciële-
luchtvaartbeleid een hinderpaal vormen,
deze door de Lid-Staten kunnen worden
gevoerd binnen het raam van richtsnoeren
die vooraf volgens een
Gemeenschapsprocedure zijn
overeengekomen en waarin de
belangrijkste bepalingen van het
akkoord, waarover dient te worden
onderhandeld, zijn bestreken;

ten einde onderbreking van de commerciële
betrekkingen van die Lid-Staten met de
betrokken derde landen te voorkomen; dat
een dergelijke machtiging de Lid-Staten
niet ontslaat van de verplichting alle
passende maatregelen te treffen om de
onverenigbaarheden tussen overeenkomsten
en de bepalingen van het Gemeenschapsrecht
weg te nemen;

Overwegende dat de meeste aangelegenheden
waarop deze overeenkomsten betrekking
hebben, in de toekomst in het kader van
communautaire overeenkomsten zullen worden
geregeld; dat de te handhaven bepalingen
van de overeenkomsten geen belemmering
mogen vormen voor de tenuitvoerlegging van
het gemeenschappelijk buitenlands
luchtvaartbeleid; dat het nodig zou kunnen
zijn dat Lid-Staten overeenkomsten moeten
aanpassen of, zo nodig, moeten opzeggen,
indien het van kracht blijven ervan de
tenuitvoerlegging van het
gemeenschappelijk buitenlands
luchtvaartbeleid belemmert;

Overwegende dat gedurende de
overgangsperiode de Raad in staat moet
zijn Lid-Staten tot het voeren van
bilaterale onderhandelingen met derde
landen te machtigen;

Overwegende dat, indien wordt besloten dat Lid-Staten met derde landen onderhandelingen kunnen voeren, de Raad voor die onderhandelingen richtsnoeren kan vaststellen;

Overwegende dat in artikel 113 van het Verdrag niet alleen is voorzien in de procedure voor onderhandelingen door de Gemeenschap maar ook in de oprichting van een door de Raad aangewezen speciaal comité om de Commissie in haar taak bij te staan;

Overwegende dat er voor de gevallen waarin de Gemeenschap met derde landen onderhandelt, procedures voor de toewijzing van de resultaten van de onderhandelingen nodig zijn waarmee de neutraliteit en de overeenstemming met de communautaire wetgeving dienen te worden gewaarborgd;

Overwegende dat, alvorens een akkoord wordt gesloten, moet worden nagegaan of de resultaten van de onderhandelingen met de richtsnoeren in overeenstemming zijn,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

TITEL 1

Uitdrukkelijke of stil-
zwijgende verlenging van
reeds bestaande akkoorden

Overwegende dat, alvorens een overeenkomst wordt ondertekend, dient te worden nagegaan of de resultaten van de onderhandelingen met de gemeenschappelijke conclusies in overeenstemming zijn,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN :

TITEL 1

Uitdrukkelijke of stil-
zwijgende verlenging van
reeds bestaande overeenkomsten

Artikel 1

De Lid-Staten stellen de Commissie uiterlijk één jaar na deze beschikking in kennis van alle bilaterale luchtdienstenakkoorden, de bijlagen daarbij en de amendementen daarop alsmede van de andere, de luchtvaartbetrekkingen betreffende commerciële bilaterale of multilaterale regelingen met derde landen in de zin van artikel 113 van het Verdrag.

Akkoorden of regelingen waarvan de uitdrukkelijke of stilzwijgende verlenging wordt voorgesteld, moeten echter uiterlijk drie maanden vóór de datum van de uitdrukkelijke verlenging of van het verstrijken van de termijn van het betreffende akkoord of de betreffende regeling bij de Commissie worden aangemeld.

De Commissie deelt de tekst van de aangemelde akkoorden en regelingen binnen twee weken na de kennisgeving ervan aan de andere Lid-Staten mede.

Artikel 2

Na ontvangst van de kennisgeving wordt op verzoek van een Lid-Staat of op initiatief van de Commissie voorafgaand overleg gepleegd. Het verzoek om overleg moet door de betrokken Lid-Staat bij de Commissie worden ingediend binnen vier weken na de kennisgeving van het akkoord of de

Artikel 1

De Lid-Staten stellen de Commissie uiterlijk één jaar na deze beschikking in kennis van alle bilaterale luchtdienstenovereenkomsten, de bijlagen daarbij en de amendementen daarop alsmede van de andere, de luchtvaartbetrekkingen betreffende commerciële bilaterale of multilaterale regelingen met derde landen in de zin van artikel 113 van het Verdrag.

Overeenkomsten of regelingen waarvan de uitdrukkelijke of stilzwijgende verlenging wordt voorgesteld, moeten echter uiterlijk drie maanden vóór de datum van de uitdrukkelijke verlenging of van het verstrijken van de termijn van de betreffende overeenkomst of de betreffende regeling bij de Commissie worden aangemeld.

De Commissie deelt de tekst van de aangemelde overeenkomsten en regelingen binnen twee weken na de kennisgeving ervan aan de andere Lid-Staten mede.

Artikel 2

Na ontvangst van de kennisgeving wordt op verzoek van een Lid-Staat of op initiatief van de Commissie voorafgaand overleg gepleegd. Het verzoek om overleg moet door de betrokken Lid-Staat bij de Commissie worden ingediend binnen vier weken na de kennisgeving van de overeenkomst of de

regeling van die Lid-Staat door de Commissie.

Het overleg vangt aan binnen drie weken nadat de Commissie de in artikel 1, tweede alinea, bedoelde aanmelding of het verzoek van een Lid-Staat heeft ontvangen

Hoofddoel van het overleg is vast te stellen of een communautaire onderhandeling dient te worden ingeleid en zo niet, of de uitdrukkelijk of stilzwijgend te verlengen akkoorden of regelingen bepalingen bevatten inzake het gemeenschappelijke commerciële-luchtvaartbeleid in de zin van artikel 113 van het Verdrag. Indien dit het geval is, dient te worden vastgesteld of die bepalingen voor dat beleid een belemmering kunnen vormen. Het overleg moet tevens alle op dat ogenblik geldende akkoorden en regelingen tussen de andere Lid-Staten en het betrokken derde land bestrijken.

Artikel 3

Indien de Commissie, hetzij na overleg, hetzij op eigen initiatief, vaststelt dat de bepalingen van de uitdrukkelijk of stilzwijgend te verlengen akkoorden of regelingen, hoewel sommige van die bepalingen onder het gemeenschappelijke commerciële-luchtvaartbeleid in de

regeling aan die Lid-Staat door de Commissie.

Het overleg vangt aan binnen drie weken nadat de Commissie de in artikel 1, tweede alinea, bedoelde aanmelding of het verzoek van een Lid-Staat heeft ontvangen

Hoofddoel van het overleg is vast te stellen of een communautaire onderhandeling dient te worden ingeleid en zo niet, of de uitdrukkelijk of stilzwijgend te verlengen overeenkomsten of regelingen bepalingen inzake het gemeenschappelijke commerciële luchtvaartbeleid bevatten. Indien dit het geval is, dient te worden vastgesteld of die bepalingen voor dat beleid een belemmering kunnen vormen. Het overleg dient tevens alle op dat ogenblik geldende overeenkomsten en regelingen tussen de andere Lid-Staten en het betrokken derde land te bestrijken.

Artikel 3

Indien de Commissie, hetzij na overleg, hetzij op eigen initiatief, vaststelt dat de bepalingen van de uitdrukkelijk of stilzwijgend te verlengen overeenkomsten of regelingen, hoewel sommige van die bepalingen onder het gemeenschappelijke commerciële luchtvaartbeleid vallen, gedurende de beoogde periode van

zin van artikel 113 van het Verdrag vallen, gedurende de beoogde periode van verlenging voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke commerciële-luchtvaartbeleid geen belemmering vormen, kan zij de Lid-Staten toestaan de betrokken bepalingen van de akkoorden of regelingen waarover overleg is gepleegd, voor een nader vast te stellen periode uitdrukkelijk of stilzwijgend te verlengen. Deze periode mag niet langer dan één jaar zijn.

Wanneer evenwel de betrokken akkoorden of regelingen een communautaire voorbehoudsclausule of een beding inzake jaarlijkse opzegging behelzen, kan de Commissie uitdrukkelijke of stilzwijgende verlenging voor een langere duur toestaan.

Artikel 4

Indien de Commissie, hetzij na overleg, hetzij op eigen initiatief, vaststelt dat bepalingen van de uitdrukkelijk of stilzwijgend te verlengen akkoorden of regelingen gedurende de beoogde periode van verlenging voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke commerciële-luchtvaartbeleid een belemmering zouden kunnen vormen, met name wegens een uiteenlopend beleid bij de Lid-Staten, legt zij de Raad

verlenging voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke commerciële luchtvaartbeleid geen belemmering vormen, kan zij de Lid-Staten toestaan de betrokken bepalingen van de overeenkomsten of regelingen waarover overleg is gepleegd, voor een nader vast te stellen periode uitdrukkelijk of stilzwijgend te verlengen. Deze periode mag niet langer dan één jaar zijn.

Wanneer evenwel de betrokken overeenkomsten of regelingen een communautaire voorbehoudsclausule of een beding inzake jaarlijkse opzegging behelzen, kan de Commissie uitdrukkelijke of stilzwijgende verlenging voor langere duur toestaan.

Artikel 4

Indien de Commissie, hetzij na overleg, hetzij op eigen initiatief, vaststelt dat bepalingen van de uitdrukkelijk of stilzwijgend te verlengen overeenkomsten of regelingen gedurende de beoogde periode van verlenging voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke commerciële luchtvaartbeleid een belemmering zouden kunnen vormen, met name wegens een uiteenlopend beleid bij de Lid-Staten, legt zij de Raad een uitvoerig verslag

een uitvoerig verslag voor. Dit verslag gaat vergezeld van de nodige voorstellen en eventueel, aanbevelingen, die het verzoek behelzen de Commissie te machtigen om met de betrokken derde landen communautaire onderhandelingen te openen.

voor. Dit verslag gaat vergezeld van de nodige voorstellen en, in voorkomend geval, van aanbevelingen, die het verzoek behelzen de Commissie te machtigen om met de betrokken derde landen communautaire onderhandelingen te openen.

Artikel 5

De bepalingen van vóór 1 januari 1993 tussen Lid-Staten en derde landen tot stand gekomen luchtvervoerovereenkomsten en bijkomende regelingen, welke betrekking hebben op door het gemeenschappelijk buitenlands luchtvaartbeleid in de zin van artikel 113 van het Verdrag bestreken materies, kunnen tot en met 31 december 1998 van kracht blijven voor zover zij geen betrekking hebben op gebieden welke door overeenkomsten tussen de Gemeenschap en de betrokken derde landen worden bestreken en niet strijdig zijn met het beleid van de Gemeenschap.

In de mate dat dergelijke overeenkomsten onverenigbaar zijn met het Verdrag neemt de betrokken Lid-Staat, of nemen de betrokken Lid-Staten, alle maatregelen die nodig zijn om de tot stand gekomen onverenigbaarheden weg te nemen. De Lid-Staten verlenen elkander zo nodig bijstand in overeenstemming met de procedures van deze beschikking.

TITEL II

Overgangsbepalingen

Artikel 5

1. Onverminderd artikel 113 van het Verdrag en tot en met 31 december 1992 kan de Raad, op voorstel van de Commissie en na het gevraagde voorafgaande overleg, in gevallen waarin communautaire onderhandelingen ten gevolge van dwingende omstandigheden van administratieve of technische aard nog niet mogelijk blijken, bij wijze van uitzondering bilaterale onderhandelingen tussen Lid-Staten en bepaalde derde landen toestaan.
2. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing wanneer een Lid-Staat om een bijzondere reden oordeelt dat met een derde land onderhandelingen moeten worden aangegaan, ten einde elke onderbreking van op akkoorden berustende commerciële betrekkingen te vermijden.
3. In afwijking van lid 1 kan de Commissie tot en met 31 december 1992 Lid-Staten toestaan bilateraal met derde

TITEL II

Overgangsbepalingen

Artikel 6

1. Tot en met 31 december 1998 kan de Raad, met gekwalificeerde meerderheid en op voorstel van de Commissie, na het gevraagde voorafgaande overleg, de Lid-Staten machtigen om met derde landen bilaterale onderhandelingen te voeren met betrekking tot de uitwerking, wijziging en/of toepassing van bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten, de bijlagen daarvan of om het even welke andere commerciële bilaterale of multilaterale regelingen met derde landen, in gevallen waarin communautaire onderhandelingen nog niet mogelijk blijken. Aan de machtiging kunnen richtsnoeren en voorwaarden worden verbonden.
2. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing wanneer een Lid-Staat om een bijzondere reden oordeelt dat met een derde land onderhandelingen moeten worden aangegaan, ten einde elke onderbreking van op overeenkomsten berustende commerciële betrekkingen te vermijden.
3. In afwijking van lid 1 kan de Commissie tot en met 31 december 1998 Lid-Staten toestaan bilateraal met derde landen in

landen in onderhandeling te treden betreffende wijziging en/of toepassing van de bijlagen van bestaande akkoorden wat de uitoefening van verkeersrechten, de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen, de goedkeuring van luchtvaarttarieven en vluchtroosters betreft.

Artikel 6

Voor het overleg krachtens artikel 5 wordt door de Commissie zorg gedragen. Het overleg

- i) bestrijkt coördinatie waarmee het behoorlijk functioneren en de versterking van de interne markt wordt gewaarborgd; tevens wordt daarbij rekening gehouden met de rechtmatige belangen van de Lid-Staten met betrekking tot de beveiliging en de uitbreiding van hun commerciële-luchtvaartbetrekkingen met derde landen en wordt daarmee bijgedragen tot de vaststelling van eenvormige beginselen van gemeenschappelijk commercieel luchtvaartbeleid ten opzichte van het betrokken land;

- ii) wordt tijdens de onderhandelingen hervat indien de desbetreffende ontwikkelingen zulks vergen, met name indien de betrokken Lid-Staat voornemens is van de tijdens het overleg

onderhandeling te treden betreffende wijziging en/of toepassing van de bijlagen van bestaande overeenkomsten wat de uitoefening van verkeersrechten, de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen, de goedkeuring van luchtvaarttarieven en vluchtroosters betreft.

Artikel 7

Voor overeenkomstig artikel 6 gevoerd overleg wordt door de Commissie zorg gedragen. Het overleg

- i) omvat een zodanige coördinatie dat het behoorlijk functioneren en de versterking van de interne markt wordt gewaarborgd, met de rechtmatige belangen van de Lid-Staten met betrekking tot de beveiliging en de uitbreiding van hun commerciële luchtvaartbetrekkingen met derde landen rekening wordt gehouden en tot de vaststelling van eenvormige beginselen van gemeenschappelijk commercieel luchtvaartbeleid ten opzichte van het betrokken land wordt bijgedragen;

- ii) wordt tijdens de onderhandelingen hervat indien de ontwikkelingen in dat verband zulks vergen, met name indien de betrokken Lid-Staat voornemens is van de tijdens het overleg vastgestelde richtsnoeren af

aangenomen richtsnoeren af te
wijken;

te wijken;

iii) leidt, wat de punten i) en ii)
betreft, tot gevolgtrekkingen die
voor de Commissie of voor de
Lid-Staat tot richtsnoer tijdens de
onderhandelingen dienen.

iii) leidt, wat de punten i) en ii)
betreft, tot conclusies die voor de
Commissie of voor de Lid-Staat tot
richtsnoer tijdens de onderhandelingen
zullen dienen.

Artikel 7

Na afloop van de onderhandelingen brengt
de betrokken Lid-Staat de resultaten
ervan de Commissie ter kennis en deelt
hij deze tevens mede aan de overige
Lid-Staten.

Wanneer binnen een termijn van vijf
werkdagen volgende op de kennisgeving
aan de Commissie, geen Lid-Staat bij de
Commissie tegen het voorgestelde akkoord
bezwaar heeft gemaakt, noch aan de
betrokken Lid-Staat enig bezwaar
dienaangaande heeft medegedeeld, stelt
de Commissie, indien zij ook harerzijds
geen bezwaren heeft, hiervan de Raad en
de overige Lid-Staten onmiddellijk in
kennis.

Na ontvangst van deze kennisgeving kan
het betrokken akkoord worden gesloten.

In alle andere gevallen mag het akkoord
eerst worden gesloten nadat de Raad, op
voorstel van de Commissie, en met
gekwalficeerde meerderheid van stemmen,
daarin heeft toegestemd.

Artikel 8

Na afloop van de onderhandelingen brengt
de betrokken Lid-Staat de resultaten ervan
de Commissie ter kennis en deelt hij deze
tevens mede aan de overige Lid-Staten.

Wanneer binnen vijf werkdagen na de
kennisgeving aan de Commissie, geen
Lid-Staat bij de Commissie tegen de
voorgestelde overeenkomst bezwaar heeft
gemaakt, noch aan de betrokken Lid-Staat
enig bezwaar dienaangaande heeft
medegedeeld, stelt de Commissie, indien
ook zij geen bezwaren heeft, de Raad en de
overige Lid-Staten hiervan onverwijld in
kennis.

Na ontvangst van deze kennisgeving kan de
betrokken overeenkomst worden gesloten.

In alle andere gevallen mag de
overeenkomst eerst worden gesloten nadat
de Raad, op voorstel van de Commissie, en
met gekwalficeerde meerderheid van
stemmen, daarin heeft toegestemd.

TITEL III

Slotbepalingen

Artikel 8

De kennisgevings- en overlegprocedure waarin deze beschikking voorziet, valt onder het beroepsgeheim en mag met name niet ertoe leiden dat de Commissie gegevens onthult die door een Lid-Staat in het kader van deze beschikking zijn verstrekt en door die Staat als commercieel gevoelig worden aangemerkt, behalve voor de doeleinden van artikel 1.

TITEL III

Slotbepalingen

Artikel 9

De kennisgevings- en overlegprocedure waarin deze beschikking voorziet, valt onder het beroepsgeheim en mag met name niet ertoe leiden dat de Commissie gegevens onthult die door een Lid-Staat in het kader van deze beschikking zijn verstrekt en door die Staat als commercieel gevoelig worden aangemerkt, behalve voor de doeleinden van artikel 1.

Artikel 10

Het overleg en de coördinatie waarin deze beschikking voorziet, gebeuren in het kader van een door de Raad aangewezen speciaal comité overeenkomstig de bepalingen van artikel 113 van het Verdrag.

Artikel 11

1. Wanneer de Raad een overeenkomst tussen de Gemeenschap en een derde land, respectievelijk derde landen sluit en criteria onder andere voor de toewijzing van vervoerrechten vaststelt, neemt de Commissie de nodige maatregelen voor de tenuitvoerlegging daarvan.
2. De Commissie wordt bijgestaan door een comité bestaande uit vertegenwoordigers van de Lid-Statens en voorgezeten door de

vertegenwoordiger van de Commissie.

De vertegenwoordiger van de Commissie legt het comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het comité brengt advies uit over dit ontwerp binnen een termijn die de voorzitter kan vaststellen naargelang van de urgentie van de materie. Het comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij stemming in het comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de Lid-Staten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De voorzitter neemt niet aan de stemmingen deel.

De Commissie stelt maatregelen vast die onmiddellijk van toepassing zijn. Indien deze maatregelen echter niet in overeenstemming zijn met het advies dat het comité heeft uitgebracht, worden zij overwijld door de Commissie ter kennis van de Raad gebracht. In dat geval kan de Commissie de toepassing van de maatregelen waartoe zij heeft besloten, voor ten hoogste één maand na deze kennisgeving uitstellen.

De Raad kan binnen de in de derde

alinea genoemde termijn met een gekwalificeerde meerderheid een andersluidend besluit nemen.

Artikel 9

In Beschikking 69/494/EEG wordt het volgende artikel 15bis ingevoegd :

"Artikel 15bis

Deze beschikking is niet van toepassing op overeenkomsten en regelingen betreffende commerciële luchtvaartangelegenheden."

Artikel 10

Deze beschikking is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

Artikel 12

In Beschikking 69/494/EEG wordt het volgende artikel 15bis ingevoegd :

"Artikel 15bis

Deze beschikking is niet van toepassing op overeenkomsten en regelingen betreffende luchtvaartangelegenheden."

Artikel 13

De Raad kan op voorstel van de Commissie de overgangsperioden van de artikelen 5 en 6 met één of meer perioden van één jaar verlengen. Het voorstel van de Commissie wordt ingediend uiterlijk zes maanden vóór het verstrijken van de overgangsperiode waarop het betrekking heeft.

Artikel 14

Deze beschikking is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De Voorzitter

Bijlage II

Verloop van de procedure

Verloop van de procedure

Stap I Verzoek om onderhandelingen

Een of verschillende Lid-Staten verzoeken om onderhandelingen met een bepaald derde land of een bepaalde groep van derde landen, of de Gemeenschap besluit onderhandelingen op gang te brengen.

Een derde land of groep van derde landen verzoekt om onderhandelingen met een bepaalde Lid-Staat of met de Gemeenschap als geheel.

Maatregel : Deze verzoeken worden telkens bij de Commissie ingediend

Stap II Uitwerking van een voorstel

De Commissie overweegt de verzoeken, werkt na overleg met de belanghebbende partijen een voorstel uit waarin zij aangeeft of de onderhandelingen op Lid-Staatsniveau dan wel op Gemeenschapsniveau dienen te worden gevoerd, en stelt ontwerp-onderhandelingsrichtsnoeren op.

Maatregel : Dit voorstel wordt ingediend bij de Raad voor behandeling door het ad-hoc-Luchtvaartcomité.

Stap III Besluit van de Raad

Het Luchtvaartcomité werkt voor de Raad met betrekking tot het voorstel van de Commissie tot machtiging van de Commissie om onderhandelingen te openen of van de Lid-Staten om afzonderlijk te onderhandelen de besluiten uit. Volgens de gewone procedures kunnen, wanneer het om niet-controversiële onderwerpen gaat, de besluiten door de Raad als A-punt worden goedgekeurd. In andere gevallen is het mogelijk dat de Raad de zaak na een debat moet beslechten.

Raadpleging van de belanghebbende partijen.

De werkzaamheden van het Luchtvaartcomité zullen strikt vertrouwelijk verlopen. De bijzonderheden betreffende de onderhandelingsrichtsnoeren zullen geheim worden gehouden.

Maatregel : Besluitvorming door de Raad.

Stap IV Onderhandelingen

Naargelang van het besluit worden de onderhandelingen op Lid-Staatsniveau of op communautair niveau gevoerd.

Op Lid-Staatsniveau worden de onderhandelingen door de Lid-Staat gevoerd. De Commissie kan deelnemen als waarnemer. De Lid-Staat onderhandelt binnen het door het Luchtvaartcomité of de Raad goedgekeurde kader en in overeenstemming met de door die instanties opgelegde richtsnoeren of voorwaarden.

Op communautair niveau worden de onderhandelingen door de Commissie gevoerd in overeenstemming met de door de Raad goedgekeurde onderhandelingsrichtsnoeren; daarbij worden de normale procedures voor communautaire onderhandelingen gevolgd; met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven wordt tijdens de onderhandelingen intensief contact onderhouden.

Maatregel : Na parafering van de overeenkomst worden de teksten aan het Luchtvaartcomité en aan de Commissie voorgelegd.

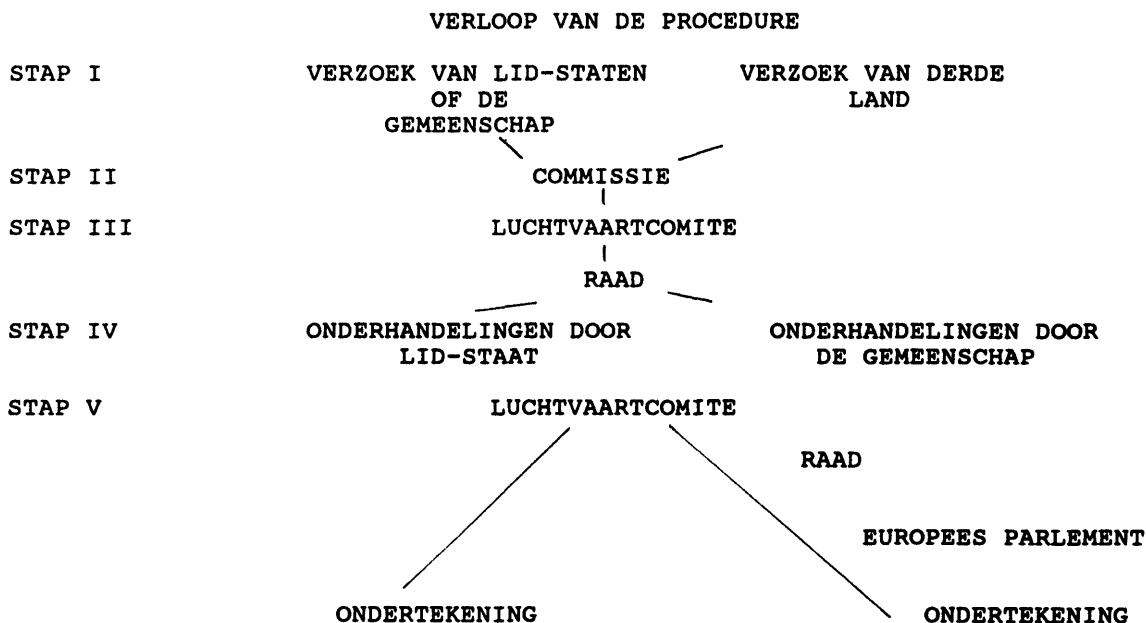
Stap V Sluiting

Een overeenkomst waarover op Lid-Staatsniveau is onderhandeld, kan door de betrokken Lid-Staat worden ondertekend twee weken na het indienen ervan bij het Luchtvaartcomité en bij de Commissie, tenzij één van deze partijen bezwaar maakt tegen de resultaten van de onderhandelingen. In dat geval wordt de materie besproken binnen het Luchtvaartcomité en, indien geen overeenstemming kan worden bereikt, neemt de Raad de nodige besluiten. Deze procedure mag geen afbreuk doen aan de algemene bevoegdheden van de Commissie.

Een overeenkomst waarover op communautair niveau is onderhandeld, wordt, na bespreking binnen het Luchtvaartcomité, voor sluiting bij de Raad ingediend.

Het Europese Parlement wordt overeenkomstig de bestaande procedures in kennis gesteld.

Maatregel : Ondertekening van de overeenkomst.



BIJLAGE III

Statistische gegevens - Algemeen

TERMINOLOGIE EN DEFINITIES

Geografisch Europa :

Omvat alle internationale routes met begin- en eindpunt in Europa (met inbegrip van Turkije en de USSR tot 55° oosterlengte), de Azoren, de Canarische eilanden, Madeira en Cyprus.

Europa-Noord-Afrika :

Vervoer tussen Europa en Algerije, Egypte, Libië, Marokko, Soedan en Tunesië.

Europa-Nabije-Oosten :

Vervoer met als begin- en eindpunt plaatsen in enerzijds Europa en anderzijds Bahrein, Iran, Irak, Israël, Jordanië, Koeweit, Libanon, Oman, Qatar, Saoedi-Arabië, Syrië, de Verenigde Arabische Emiraten, Jemen en de Democratische Republiek Jemen.

Noordatlantische regio :

De routes tussen Europa en Canada/VSA.

Lange-afstandsvervoer buiten de Noordatlantische regio :

Het gezamenlijk vervoer in de Midden- en Zuidatlantische regio, bezuiden de Sahara gelegen Afrika, het Verre Oosten/Australazië en andere routes.

Totaal internationaal vervoer :

De som van het internationaal korte-afstands-/middellange-afstandsvervoer en van het totale lange-afstandsvervoer

Binnenlands vervoer :

De routes met begin- en eindpunt binnen de natuurlijke grenzen (van het grootstedelijk gebied) van het land van registratie van de rapporterende luchtvaartmaatschappij. De routes tussen de Staat en de aan die Staat toebehorende gebieden evenals de routes tussen twee van die gebieden.

Betalende passagiers :

Alle op point-to-point-basis getelde passagiers welke worden vervoerd tegen 25 % of meer van het voor de reis normaal toepasselijke tarief.

Betalende passagierkilometer - RPK (revenue passenger-kilometres)

Een over één kilometer vervoerde betalende passagier. Het aantal RPK's wordt berekend door het aantal betalende passagiers te vermenigvuldigen met het aantal kilometers van hun reis met het vliegtuig.

TABEL A

INTERNATIONAAL GEREGLD PASSAGIERSVERVOER NAAR REGIO - EG-LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

	<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>GEMIDDELDE</u>
Aandeel van geografisch Eur. in totaal vervoer (binnenlands + internat.)	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
Aandeel van geografisch Eur. in totaal internationaal vervoer	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
Aandeel Noordatl. vervoer in totaal intern. vervoer	13.1	8.8	11.0	19.2	7.3	22.4	15.2	-	9.3	13.6	7.7	12.1	11.6
Aandeel vervoer Eur.-Noord-Afr. in totaal intern. vervoer	-	12.8	4.9	0.4	2.5	2.2	1.7	-	5.1	2.6	0.2	0.5	2.7
Aandeel vervoer Eur.-Nab. Oosten in totaal intern. vervoer	-	2.1	2.4	1.3	0.5	2.1	2.2	-	5.2	1.8	0.6	-	1.5
Aandeel ander lange-afstandsvervoer in totaal intern. vervoer	-	13.7	10.3	16.0	12.0	22.3	12.4	-	7.8	14.6	4.0	15.6	10.7
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Aandeel binnenlands vervoer in totaal vervoer	10.1	20.9	39.3	21.8	52.0	0.7	36.0	-	64.1	-	44.3	25.7	26.3
Aandeel intern. vervoer in totaal vervoer	89.9	79.1	60.7	78.2	48.0	99.3	64.0	100	35.8	100	55.7	74.3	73.7

BRON : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, mei 1991

* Door afronding komen de totalen soms niet overeen met de som van de vermelde cijfers.

TABEL B

INTRA-EG EN ANDER INTERNATIONAAL VERVOER NAAR LID-STAAT EN NAAR GEOGRAFISCHE REGIO (PASSAGIERS - 1990)

	België	Denemarken	Frankrijk	Duitsland	Griekenland	Ierland	Italië	Luxemburg	Nederland	Portugal	Spanje	VK
Intra-EG (*)	1958920	1368366	6495859	6217714	1219582	1713291	4520909	12033	2877818	1157967	3569997	10550407
%	70.8	46.2	54.7	49.7	58.6	95.0	66.3	97.2	59.6	71.5	71.8	53.8
EVA	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 (buiten EG & EVA)	71277	148297	528793	828407	256910	-	214987	-	211315	-	15025	630654
%	2.6	5.0	4.5	6.6	12.3	-	3.2	-	4.37	-	0.3	3.2
Totaal Europa in %	85.4	86.9	68.3	71.3	80.0	95.0	77.1	97.2	75.9	81.1	79.7	66.9
Noordatlan- tische regio	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
Zuid- 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
Nabije Oosten & 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
Verre Oosten	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
Australië & Nieuw-Zeeland	-	-	-	57710	43896	-	36684	-	18268	-	-	231950
%	-	-	-	0.5	2.1	-	0.5	-	0.4	-	-	1.2
Totaal	2768330	2961692	11875773	12506924	2083123	1804822	6817155	12378	4831576	1617646	4970376	19618406
%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

* Door afronding komen de totalen soms niet overeen met de som van de vermelde cijfers.
 8P0nBln8A0ad8geserv8e8tat8stin8begrep884

TABEL C

INTERNATIONAAL VERVOER (MET UITZONDERING VAN VERVOER BINNEN EG) NAAR LID-STAAT EN NAAR GEOGRAFISCHE REGIO (1990)

	België	Denemarken	Frankrijk	Duitsland	Griekenland	Ierland	Italië	Luxemburg	Nederland	Portugal	Spanje	VK
Europa (met uitz. van EG & EVA) %	8.8	9.3	9.8	13.2	29.8	-	9.4	-	10.8	-	1.1	7.0
EVA %	41.0	66.3	20.0	29.8	22.0	-	22.6	-	27.5	33.7	26.8	21.4
Noordatlan- tische regio %	37.4	12.4	26.1	30.7	18.9	100	31.1	-	31.0	37.1	28.2	45.9
Zuid- Amerika %	-	1.5	4.2	2.7	-	-	6.8	-	3.2	26.8	32.5	1.3
Nabije Oosten & Afrika %	10.7	0.7	27.6	7.4	16.9	-	18.2	100	6.5	2.5	7.1	7.2
Verre Oosten %	2.1	9.7	12.2	15.3	7.3	-	10.2	-	20.0	-	4.3	14.7
Australië & Nieuw-Zeeland %	-	-	-	0.9	5.1	-	1.6	-	0.9	-	-	2.6

* Door afronding komen de totalen soms niet overeen met de som van de vermelde cijfers.

Bron : ICAO Digest of Statistics nr. 384

Tabel D

Groeipercentages van de voorbije jaren en geraamde groeipercentages voor de komende jaren voor Europese lange-afstandsreizen naar regio van bestemming, periode 1980-2000
(% per jaar; op basis van aankomsten)

Regio van bestemming	1980-1985	1985-1989	1989-2000
Noord-Amerika	-2.7	17.9	9.8
Caribisch gebied	-2.3	21.5	8.1
Centraal-/Zuid-Amerika	4.4	5.5	3.1
Afrika (Noord-Afrika niet inbegrepen)	5.7	5.1	5.6
Zuid-Azië/Indische Oceaan	1.2	9.5	7.0
Zuidoost-Azië	1.9	20.0	9.7
Verre Oosten/Stille Oceaan	8.5	7.3	7.2
Australië/Nieuw-Zeeland	4.9	14.9	8.1
Totaal	1.4	13.5	8.3

Bron : Economic Intelligence Unit

TABEL E

INTERNATIONAAL GEREGLD PASSAGIERSVERVOER NAAR REGIO - EG-LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

	<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>GEMIDDELDE</u>
Aandeel van geografisch Eur. in totaal vervoer (binnenlands + internat.)	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
Aandeel van geografisch Eur. in totaal internationaal vervoer	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
Aandeel Noordatl. vervoer in totaal intern. vervoer	58.0	25.5	32.1	39.0	20.4	39.8	38.2	-	24.6	34.7	33.5	23.2	30.8
Aandeel vervoer Eur.-Noord-Afr. in totaal intern. vervoer	-	8.0	2.8	0.5	1.2	1.6	1.4	-	1.7	2.1	0.3	0.1	1.6
Aandeel vervoer Eur.-Nab. Oosten in totaal intern. vervoer	-	3.3	2.4	1.8	0.7	2.0	2.7	-	3.1	2.3	1.1	-	1.6
Aandeel ander lange-afstandsvervoer in totaal intern. vervoer	-	42.2	34.5	42.5	39.7	46.2	37.7	-	29.7	39.0	21.5	36.4	30.8
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Aandeel binnenlands vervoer in totaal vervoer	1.7	20.8	10.4	5.9	21.6	0.02	6.8	-	15.1	-	19.8	11.2	9.4
Aandeel intern. vervoer in totaal vervoer	98.3	79.2	89.6	94.1	78.4	99.9	93.2	100	84.9	100	80.2	88.8	90.6

BRON : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, mei 1991

Noot : Door afronding komen de totalen soms niet overeen met de som van de vermelde cijfers.

Bijlage IV

Statistisch overzicht van de EG/VS-markt

De EG/VS-markt

1. Routes

In augustus 1991 waren er in totaal 278 verschillende Noordatlantische routes tussen de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap (met inbegrip van 122 stedenparen aangedaan en vermeld onder het nummer van een doorgaande vlucht maar met vliegtuigwisseling op een tussengelegen punt). (Zie tabel A).

Tabel B verstrekt bijzonderheden over het aandeel van iedere luchtvaartmaatschappij. De luchtvaartmaatschappijen van de EG exploiteren in totaal 97 routes. De EG-luchtvaartmaatschappijen presteren desondanks goed op commercieel gebied en met betrekking tot het marktaandeel op de routes. Tabel C bevat bijzonderheden met betrekking tot het EG-aandeel van de gebruikte capaciteit naar Lid-Staat. Van de elf EG-Lid-Staten hebben vijf het grootste aandeel van de activiteiten op hun VS-routes.

2. Gateways

Uit de gegevens van augustus 1991 blijkt opnieuw dat er geen evenwicht is tussen de verworvenheden van de Gemeenschap en de Verenigde Staten. In de EG zijn er 28 gateways, waarvan er 27 worden gebruikt door EG-luchtvaartmaatschappijen en 22 door VS-luchtvaartmaatschappijen (zie tabel D), en van de 55 Amerikaanse gateways worden er 54 gebruikt door VS-luchtvaartmaatschappijen en 22 door EG-luchtvaartmaatschappijen (zie tabel E). De AEA heeft een bijkomende analyse (zie tabel F) uitgevoerd, die het vastgestelde onevenwicht bevestigt.

3. Rechten van de Vijfde Vrijheid

Tabel G bevat bijzonderheden met betrekking tot de rechten van de Vijfde Vrijheid welke de VS-onderhandelaars voor hun luchtvaartmaatschappijen hebben verworven. In augustus 1991 werden er 20 routes geëxploiteerd door vier luchtvaartmaatschappijen. Bovendien werden door VS-luchtvaartmaatschappijen 33 routes vanuit Europese luchthavens geëxploiteerd. Voor de AEA-analyse zie tabel H.

TABEL A

Augustus 91

STEDENPAREN

AMSTERDAM

Anchorage : JL (alleen reisonderbreking voor doorgaand verkeer)

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 Fransico : DL*

Tampa : DL*

Washington UA*

ATHENE

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

BERLIJN

Atlanta : DL

Colorado : UA*

Denver : UA*

Miami : PA*

New York : TW, PA, LH

Washington : UA*

(*) Vliegtuigwisseling op tussengelegen punt

BRUSSEL

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*

KEULEN

New York : LH

KOPENHAGEN

Anchorage : JL (alleen reisonderbreking voor doorgaand verkeer)
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
Cincinatti : DL
Dallas : DL*
Los Angeles : DL*
New York : EI
Orlando : DL
San Francisco : DL

DUSSELDORF

Anchorage : JL (alleen reisonderbreking voor doorgaand verkeer)
Chicago : LH, AA (geëxploiteerd met vliegtuigen van LH)
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

LONDEN

Anchorage : BA, JL (alleen reisonderbreking voor doorgaand verkeer)
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*

LONDEN (vervolg)

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

LUXEMBURG

Baltimore : FI
New York : FI
Orlando : FI

LYON

New York : AF

MADRID

Anchorage : JL (alleen reisonderbreking voor doorgaand verkeer)
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*

MILAAN

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*

MUNCHEN

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

PARIJS

Anchorage : AF, JL (alleen reisonderbreking voor doorgaand verkeer)
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

ROME

Anchorage : JL (alleen reisonderbreking voor doorgaand verkeer)

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

VENETIË

New York : AZ*

NOORDATLANTISCHE ROUTES NAAR LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJ - Augustus 91

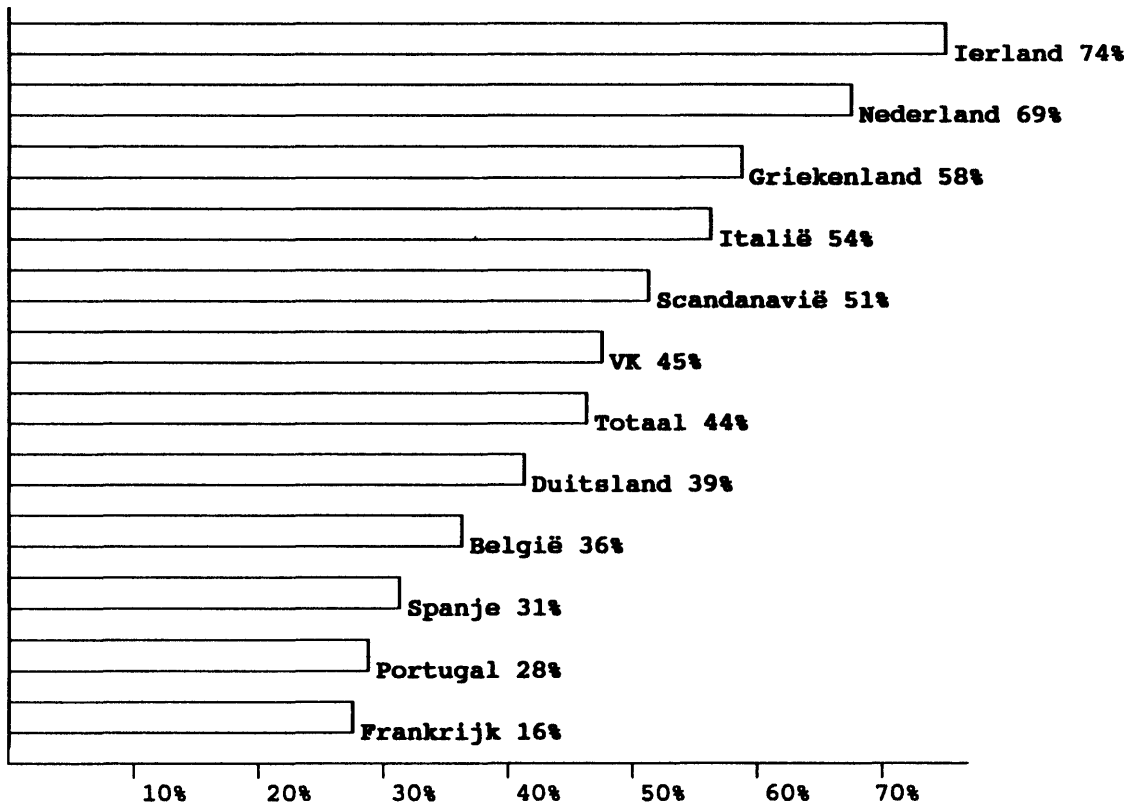
<u>EG-LUCHTVAARTMIJEN</u>	<u>ROUTES</u>
KL	8
OA	1
IB	4
LH	22
SN	3
SK	4
EI	6
LT	5
BA	20
TP	4
VS	4
AF	10
AZ	11 (4 gez. code + 1 vliegtuigwisseling)
IW	2 (expl. afh. van bevestiging)
UT	1

<u>VS-LUCHTVAARTMIJEN</u>	<u>ROUTES</u>
DL	21 + 79 (met een vliegtuigwisseling)
TW	24 + 33 (" " ")
NW	13 + 4
US	7 (4 gez. code 12 (vliegtuigwisseling)
CO	6 + 27 (vliegtuigwisseling)
AA	27 + 29 (" ")
PA	21 + 22 (" ")
FF	3
UA	9 + 29 (" ")

<u>LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN</u> <u>VAN DERDE LANDEN</u>	<u>ROUTES</u>
JL	7 (alleen reisonderbreking voor doorgaand verkeer)
RO	2
PK	3
RJ	1
TK	1
NZ	2
AI	1
LY	1
KU	1
FI	3
AM	2
QN	1
SU	2

TABEL C

**GERAAMDE CAPACITEITSAANDELEN VAN DE EG-LUCHTVAARTMIJEN OP
VS-EG-ROUTES, JUNI 1992**



Bron : AVMARK

EG-GATES GEBRUIKT DOOR EG- EN VS-LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN - Augustus 91

	<u>EG</u>	<u>VS</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 Gates

27 gebruikt door EG-luchtvaartmijen

22 gebruikt door VS-luchtvaartmijen

EVA-GATES GEBRUIKT DOOR EVA- EN VS-LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN - Augustus 91

	<u>EVA</u>	<u>VS</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 Gates

7 gebruikt door 5 7 gebruikt door 4
EVA-luchtvaartmijen 4 VS-luchtvaartmijen

VS-GATES GEBRUIKT DOOR EG- EN VS-LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN - Augustus 91

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

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

55 Gates

54 gebruikt door
VS-luchtvaartmijen

22 gebruikt door
EG-luchtvaartmijen

TABEL F

BILATERALE REGELINGEN

EUROPESE LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN IN DE VS - AUGUSTUS 1991

<u>Land</u>	<u>Toegekende rechten</u>	<u>Gebruikte rechten</u>
1) OOSTENRIJK	New York + een punt naar keuze	New York
2) BELGIE	1) New York Boston Chicago Atlanta Detroit 2) Punten in de VS (uitsluitend goederenvervoer)	Boston Chicago New York
3) FINLAND	New York Seattle Anchorage Een punt in California	Los Angeles New York
4) FRANKRIJK	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) DUITSLAND	Anchorage Atlanta Boston Chicago Dallas Fairbanks (goederen) 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

(*) Behoudens goedkeuring door de overheid

6) GRIEKENLAND	New York of Boston/Chicago of New York/Chicago of om het even welk ander punt in de VS	New York
7) IERLAND	New York Boston Chicago Los Angeles	New York Boston Chicago
8) ITALIE	1) New York Boston Detroit Philadelphia Washington Chicago Los Angeles of San Francisco 2) New York Boston Chicago (uitsluitend goederenvervoer)	New York Boston Chicago Los Angeles Miami
9) LUXEMBURG	Geen	Geen
10) NEDERLAND	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 of San Juan	New York Boston
12) SCANDINAVISCH LANDEN	New York Chicago Seattle Los Angeles Anchorage San Juan	Chicago Los Angeles New York Seattle

13) SPANJE	New York Boston Washington Baltimore San Juan Miami Chicago Los Angeles	New York San Juan Miami Los Angeles
14) ZWITSERLAND	New York Boston Chicago Anchorage Atlanta Los Angeles	New York Boston Chicago Atlanta Los Angeles Philadelphia
15) VK	1) Anchorage Atlanta Boston Chicago Dallas FW Detroit Houston Los Angeles Miami New York Newark Orlando Philadelphia San Francisco Seattle Washington San Juan Tampa Pittsburg Denver San Diego Nog één ander in de VS aan te wijzen punt 2) Punten in de VS (uitsluitend goederenvervoer)	Anchorage Atlanta Boston Chicago Dallas FW Detroit Houston Los Angeles Miami New York Newark Orlando Philadelphia San Francisco Seattle Washington San Juan Tampa Pittsburg Geen

TABEL G

BILATERALE REGELINGEN

VS-LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN IN EUROPA - AUGUSTUS 1991

<u>Land</u>	<u>Toegekende rechten</u>	<u>Gebruikte rechten</u>
1) OOSTENRIJK	Wenen	Wenen
2) BELGIE	Punten in België	Brussel
3) FINLAND	Punten in Finland	Helsinki
4) FRANKRIJK	Parijs Nice Lyon Marseille	Parijs Nice
5) DUITSLAND	Punten in Duitsland	Berlijn Dusseldorf Hamburg Munchen Stuttgart Frankfurt
6) GRIEKENLAND	Athene	Athene
7) IERLAND	Shannon Dublin (via Shannon)	Shannon Dublin
8) ITALIE	1) Rome Milaan (Combinatie & uitsluitend goederenvervoer) 2) Turijn of Pisa of Napels (uitsluitend goederenvervoer)	Rome Milaan
9) LUXEMBURG	Geen	Geen
10) NEDERLAND	Om het even welke punten in Nederland	Amsterdam
11) PORTUGAL	Lissabon Azoren	Lissabon
12) SCANDINAVISCHE LANDEN	Kopenhagen Oslo Stockholm Gothenburg Bergen Stavenger	Kopenhagen Oslo Stockholm

13) SPANJE	Madrid Barcelona Malaga Palma	Madrid Barcelona
14) ZWITSERLAND	Zurich Genève Bazel	Zurich Genève
15) VK	1) Londen Manchester(*) Prestwick Glasgow 2) Punten in het VK (uitsluitend goederenvervoer)	Londen Manchester Glasgow

(*) Voorlopig en uitsluitend voor gebruik op Chicago

TABEL H

RECHTEN VAN DE VIJFDE VRIJHEID OP GROND VAN BILATERALE OVEREENKOMSTEN

<u>Land</u>	<u>Toegekende rechten</u>	<u>Gebruikte rechten</u>	<u>Toegekende rechten</u>	<u>Gebruikte rechten</u>
OOSTENRIJK	Twee tussengelegen punten (met uitzondering van PAR/DUS/MUC)	VIE-FRA VIE-BUD	Tussen één tussengelegen punt en het tweede punt in de VS	
BELGIE	Om het even welk tussengelegen punt	BRU-BER BRU-GVA	Tussengelegen punten en verdergelegen punten in Canada en/of Mexico	
FRANKRIJK	1) Tussen Parijs en Zwitserland, Italië, Griekenland, Turkije, Egypte, het Midden-Oosten, Pakistan, India, Ceylon, Birma, Thailand, Hanoi, China en verder 2) Tussen Nice/Marseille, en Spanje, Griekenland, Italië, Zwitserland, Albanië, Budapest, Bulgarije, Roemenië, Turkije, Joegoslavië, Pakistan, India, Ceylon, Birma, Thailand, Hanoi, Singapore, Djakarta, China, Macao, Hong Kong, Manilla, en verder 3) Tussen Parijs** en Brussel**, Keulen en Maastricht**	PAR-ATH PAR-GVA PAR-MUC* PAR-ROM PAR-TLV PAR-ZRH	Tussengelegen punten op Noord-atlantische routes New York-Mexico Montreal-Chicago Houston-Mexico	HOU-MEX ANC-TYO*
DUITSLAND	Om het even welke tussengelegen en verdergelegen punten	FRA-BEG FRA-BUM FRA-BUH FRA-KHI FRA-DBV FRA-IST FRA-LED FRA-LON FRA-MOW FRA-NBO FRA-PRG FRA-KRK	Om het even welke tussengelegen en verdergelegen punten	DFW-MEX DFW-ATL* HOU-CLT* ANU-SJU SXM-SJU PHL-YMQ ATL-DFW*

(*) alleen reisonderbrekingen voor doorgaand vervoer

(**) uitsluitend goederenvervoer

		FRA-RUH FRA-WAW FRA-ATH* FRA-ANK FRA-BUD* FRA-VIE HAM-LON MUC-LON MUC-PAR* STR-AMS STR-DBV NUE-BER		
GRIEKENLAND	Rome-Athene Athene-Kairo Athene-Tel Aviv	ATH-ROM ATH-FRA* ATH-PAR*		
IERLAND	Om het even welke verder dan Shannon gelegen punten	DUB-SNN*	Geen	
ITALIE	1) Tussen Italië en tussengelegen punten in Ierland, het VK, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland, Portugal, Spanje en 2) Tussen Rome en verdergelegen punten in Griekenland, Turkije, Libanon, Israël, Syrië, Egypte, Saoedi-Arabië, Iran, Pakistan, India, Sri Lanka, Birma, Thailand, Maleisië, Cambodja, Viëtnam, de Volks- republiek China, Hong Kong	ROM-ATH ROM-PAR ROM-CAI ROM-IST	Tussengelegen punten in Frankrijk of Spanje, Ierland of Portugal, het VK, en één punt in Canada	
LUXEMBURG	Geen	Geen	Geen	Geen
NEDERLAND	Om het even welke tussengelegen en verdergelegen punten	AMS-STR AMS-HAM	Montreal- Houston	

(*) alleen aansluitingen/reisonderbrekingen voor doorgaand vervoer

PORTUGAL	Verdergelegen punten op de eilanden en in de landen aan de Middellandse Zee, Afrika ten noorden van de evenaar, Kenia, Oeganda, Tanzania, Nabije/Midden/Verre Oosten	LIS-BCN	1) Tussen een tussen-gelegen punt in Canada en Los Angeles 2) Tussen Miami en verdergelegen punten in het Caribisch gebied/Centraal Amerika of tussen San Juan & Caracas/verdergelegen punten in landen op de westkust van Zuid-Amerika
SCANDINAVISCHE LANDEN	Om het even welke tussengelegen en verdergelegen punten	OSL-HEL CPH-STO OSL-STO CPH-LON*	1) Anchorage-Tokio 2) Tussen tussengelegen punten in een gedeelte van BRD, het VK, Ierland, IJsland, de Azoren, Canada (Labrador, Newfoundland, Quebec) en afwisselend als eindpunten New York en Chicago
SPANJE	1) Tussen de Azoren/Lissabon en Madrid/Barcelona 2) Tussen Madrid/Barcelona en punten in het zuiden van Frankrijk Italië, Griekenland, Algerije, Tunesië, Libië, Egypte, Oeganda, Kenia, Tanzania, Turkije, Israël, Libanon, Jordanië, Irak, Iran, Syrië, Saoedi-Arabië, het Arabisch Schiereiland, Afghanistan, Pakistan en India	BCN-LIS	1) Tussen San Juan en punten in Haïti, Jamaica, Mexico, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, Costa Rica, Panama, Trinidad, Curaçao, Venezuela, Colombia, Equador, Peru, Bolivia, Chili

(*) alleen voor aansluitingen op doorgaand vervoer

VK	1) Tussen Londen en Glasgow/Prestwick enerzijds en Berlijn, Frankfurt, Hamburg en Munchen anderzijds	LON-FRA LON-HAM LON-MUC LON-BER LON-CPH*	1) Tussen Boston, Chicago, Dallas, Detroit, New York, Philadelphia en Washington enerzijds en Canada anderzijds	DET-YMQ TPA-BDA ANC-OSA ANC-TYO ORL-BDA
	2) Prestwick-Oslo		2) Tussen Boston, Detroit, New York, Philadelphia, en Washington enerzijds en Mexico City anderzijds	
	3) Tussen Londen en Turkije, Libanon, Syrië, Iran, Pakistan, New Delhi, Calcutta, Thailand en Japan		3) Tussen Atlanta en San Juan enerzijds en Venezuela, Colombia en Peru anderzijds	
	4) Prestwick-Shannon		4) Tussen San Juan en andere punten in Zuid-Amerika	
			5) Tussen Anchorage en Japan	

(*) alleen voor aansluitingen op doorgaand vervoer

Bron : AEA, ABC - Augustus 1991

TABEL I

ACTIVITEITEN VAN DE VIJFDE VRIJHEID IN DE EG - AUGUSTUS 1991

<u>Route</u>	<u>Luchtvaartmaatschappijen</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 (alleen voor aansluitingen op doorgaand intern. vervoer)
PAR_ATH	TW (alleen aansluitingen op doorgaand vervoer)
PAR_MUC	TW (alleen aansluitingen op doorgaand vervoer)
PAR_ROM	TW
FRA_ATH	PA (alleen aansluitingen/reisonderbrekingen voor doorgaand vervoer)
FRA_LON	UA, TW
LON_HAM	UA
LON_MUC	UA
DUB_SNN	DL (alleen aansluitingen/reisonderbrekingen voor doorgaand vervoer)
STR_AMS	DL (alleen aansluitingen/reisonderbrekingen voor doorgaand vervoer)
STR_FRA	PA (alleen aansluitingen/reisonderbrekingen voor doorgaand vervoer)
HAM_AMS	PA
ATH-ROM	TW

20 Routes, 4 Luchtvaartmaatschappijen

VS-LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN MET VERVOERDIENSTEN VANUIT
EUROPESE LUCHTHAVENS
(activiteiten van de Vijfde Vrijheid binnen de EG
niet inbegrepen)

<u>Route</u>	<u>Luchtvaartmaatschappijen</u>
BEG_FRA	PA
BEG_VIE	PA
BEG_BUH	PA
BRU_GVA	TW
BUH_FRA	PA
BUD_FRA	PA (alleen aansluitingen/reisonderbrekingen voor doorgaand vervoer)
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_NBO	PA
FRA_RUH	PA
FRA_WAW	PA
OSL_HEL	PA
OSL_STO	PA
PAR-GVA	TW
PAR-TLV	TW
PAR-ZRH	TW
STO_COP	TW
IST_ROM	TW
STR_DBV	PA
BUC_BEG	PA

33 Routes

2 Luchtvaartmaatschappijen

Met de afkortingen overeenstemmende luchtvaartmaatschappijen

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

STEDENCODES

ABQ : Albuquerque	LYS : Lyon
AMS : Amsterdam	MAD : Madrid
ANC : Anchorage	MAN : Manchester
ANK : Ankara	MEM : Memphis
ANU : Antigua	MEX : Mexico
ATH : Athene	MKC : Kansas City
ATL : Atlanta	MKE : Milwaukee
AUS : Austin	MIA : Miamia
BCN : Barcelona	MOW : Moskou
BDA : Bermuda	MSP : Minneapolis
BEG : Belgrado	MSY : New Orleans
BER : Berlijn	MUC : Munchen
BNA : Nashville	MXP : Milaan
BOM : Bombay	NBO : Nairobi
BOS : Boston	NCE : Nice
BRU : Brussel	NUE : Nuremberg
BUD : Budapest	NYC : New York
BUH : Buharest	OKC : Oklahoma City
BWI : Baltimore	ORF : Norfolk
CAI : Cairo	ORL : Orlando
CGN : Keulen	OSA : Osaka
CHI : Chicago	OSL : Oslo
CLE : Cleveland	PAR : Parijs
CLT : Charlotte	PBI : W. Palm Beach
COS : Colorado	PDL : Ponta Delgada
CPH : Kopenhagen	PHL : Philadelphia
CVG : Cincinnati	PHX : Phoenix
DAY : Dayton	PIT : Pittsburgh
DBV : Dubrovnik	POR : Portland OR
DEN : Denver	PRG : Praag
DFW : Dallas FTW	RDU : Raleigh
DTT : Detroit	REK : Reykjavik
DUB : Dublin	ROM : Rome
DUS : Dusseldorf	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 : Gothenburg	SJO : San Jose, Costa Rica
GSP : Greenville	SJU : San Juan
GVA : Geneve	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 : Sint-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 : Venetië
LAX : Los Angeles	VIE : Wenen
LED : Leningrad	WAS : Washington
LIS : Lissabon	WAW : Warsau
LON : Londen	YMQ : Montreal
LUX : Luxemburg	ZRH : Zurich

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

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines from the other Contracting Party or to withhold or revoke the grant to such an airline or airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that the airline or airlines in question have their central administration and principal place of business in the territory of the other Contracting Party, that the majority of their shares are owned by nationals or by the Government of that other Contracting Party and are effectively controlled by such nationals or Government.
4. The designated airline or airlines, when so authorised, may commence at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs, established in accordance with the provisions of Article 5 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

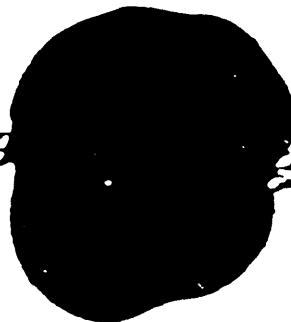
This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date of signature.

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



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

FINANCIËLE NOTITIE

DEEL 1 : FINANCIËLE IMPLICATIES

1. **Benaming van de maatregel :** Voorbereiding van onderhandelingen met derde landen op het gebied van de burgerluchtvaart
2. **Betrokken begrotingslijnen :** Artikel B2-704
3. **Rechtsgrondslag :** Artikel 113 van het Verdrag
De databank wordt voorgesteld in de mededeling aan de Raad betreffende luchtvaartbetrekkingen met derde landen (Nr. COM ...)

4. Omschrijving van de maatregel

4.1. Bijzondere doelstellingen van de maatregel :

De samenstelling van een databank betreffende de luchtvaartactiviteiten binnen de Gemeenschap en tussen de Gemeenschap en derde landen. Op basis van de daarin opgeslagen gegevens kan de Gemeenschap haar verantwoordelijkheden opnemen met betrekking tot de externe betrekkingen op het gebied van de luchtvaart en met name de noodzakelijke onderhandelingsrichtsnoeren uitwerken.

De gegevens moeten omvatten :

- de in het kader van bilaterale overeenkomsten op het gebied van het luchtvervoer tussen de Lid-Staten van de Gemeenschap en derde landen uitgewisselde rechten ;
- een samenvatting van de bilaterale overeenkomsten, intentieverklaringen en andere officiële documenten.

4.2. Duur van de maatregel :

Samenstelling van de databank 1 jaar en daarna de gewone bijwerking

4.3. Bij de maatregel betrokken instanties :

Nationale overheidsdiensten, de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens, diensten van de Commissie

5. Indeling van de uitgaven of de ontvangsten

5.1. NVU

5.2. NGK

5.3. Geen

6. Aard van de uitgaven of ontvangsten

6.1. 100 % subsidie : Ja

6.2. Subsidie voor medefinanciering met andere financieringsbronnen van de overheidssector en/of particuliere sector : Neen

6.3. Rentesubsidie : Neen

6.4. Andere : Neen

6.5. Wordt, in het geval van een economisch succesvolle maatregel, een gedeeltelijke of totale terugbetaling van de communautaire financiële steun verwacht ? Neen

6.6. Zal de voorgestelde maatregel een wijziging van het ontvangstenniveau tot gevolg hebben ? Zo ja, van welke aard is de wijziging en welke ontvangsten worden er door gewijzigd ? Neen

7. Financiële gevolgen voor de beleidskredieten (deel B van de begroting)

7.1. Methode voor de berekening van de totale kosten van de maatregel

Voor het ramen van de kosten werd uitgegaan van de ervaring met betrekking tot de samenstelling van een speciale database betreffende statistieken.

7.3. Indicatief tijdschema vastleggingskredieten en betalingskredieten

- Vastlegging : 1993 : 500.000 ecu (reeds opgenomen in het voorontwerp van begroting)

- Betalingen : 1993 : 250.000 ecu
1994 : 200.000 ecu

8. In het voorstel voor de maatregel opgenomen anti-fraudemaatregelen

De gewone maatregelen van de Commissie

**DEEL 2 : ADMINISTRATIEVE UITGAVEN
(DEEL A VAN DE BEGROTING)**

1. Heeft de voorgestelde maatregel een toename van het aantal personeelsleden van de Commissie tot gevolg ?

Zo ja, van welke omvang ?

Ja.

De werkzaamheden in verband met deze maatregel zullen worden verricht door het personeel van eenheid VII/C.1 (die een aantal bijkomende personeelsleden zal nodig hebben naargelang van de door de Raad goedgekeurde overgangsperiode en de maatregelen waarop deze betrekking heeft).

2. Omvang van de huishoudelijke uitgaven en personeelsuitgaven waartoe het voorstel aanleiding geeft.

Berekeningsmethode.

De personeelsuitbreiding zal gepaard gaan met een herverdeling van de werkzaamheden binnen DG VII en administratieve uitgaven voor dienstreizen en vergaderingen.

DEEL 3 : ELEMENTEN KOSTEN/BATEN-ANALYSE

1. Doelstellingen en samenhang met de financiële programmering

- 1.1. Bijzondere doelstelling(en) van de voorgestelde maatregel. Deze dient (dienen) (in de mate van het mogelijke) te worden gekwantificeerd en vermeld voor ieder van de betrokken jaren indien het gaat om een over verschillende jaren lopende maatregel.**

De opzet van een extern luchtvaartbeleid is een essentieel element van de interne markt.

Voor onderhandelingen over een groot aantal overeenkomsten met derde landen zijn in de Gemeenschap verschillende procedures nodig. De nodige voorstellen zijn door de Commissie goedgekeurd en bij de Raad ingediend. Volgens de voorstellen is de Commissie verantwoordelijk voor de uitwerking van onderhandelingsrichtsnoeren. Zij kan dit alleen aan de hand van bijgewerkte en gemakkelijk beschikbare informatie. De voorgestelde databank zal die informatie bevatten.

- 1.2. Werd de maatregel opgenomen in de financiële programmering van het DG voor de betrokken jaren ?**

Er wordt verwezen naar financiële notitie APB 1993

- 1.3. Geef aan met welke in de financiële programmering van het DG vermelde meer algemene doelstelling de doelstelling van de voorgestelde maatregel overeenkomt.**

Vorbereidende maatregel voor de onderhandelingen over internationale vervoerovereenkomsten.

2. Motivering van de maatregel

2.1. Motivering van de gekozen maatregel in vergelijking met een alternatief dat het mogelijk zou maken dezelfde doelstellingen te verwezenlijken. De motivering dient met name te steunen op drie criteria :

- a) **Kosten :** het alternatief voor een databank zou er in bestaan de nodige gegevens geval per geval op te vragen. Dit zou het voor de Commissie eveneens zeer moeilijk maken om op dit gebied enige vooruitgang te sorteren.
- b) **Indirecte resultaten (invloed afgezien van de bijzondere doelstelling(en)) :** een databank stelt de Commissie de nodige gegevens ter beschikking voor het uitwerken van onderhandelingsrichtsnoeren.
- c) **Multiplicatie-effect (mogelijke aanwending van andere financieringsplannen) :** geen multiplicatie-effecten.

3. Follow-up en beoordeling van de maatregel

3.1. Gekozen prestatie-indicatoren :

Onmiddellijke beschikbaarheid van de informatie

3.2. Beoordelingsmethoden en frequentie

Maandelijks en ad-hoc

3.3. Belangrijkste onzekerheidsfactoren welke de specifieke resultaten van de maatregel kunnen beïnvloeden

De samenwerking welke de Lid-Staten voor het insturen van de informatie bereid zijn te verlenen.

COM(92) 434 def.

DOCUMENTEN

NL

11 07

Catalogusnummer : CB-CO-92-464-NL-C

ISBN 92-77-48533-7
