

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

13 juni 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede og føre forhandlinger med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om betingelser og vilkår for Det Europæiske fællesskabs tiltrædelse af ICAO.

P. B. D. M.

Dato : 12. juni 2002
J.nr. : 222-118
Sagsbeh. : AMK, lokaltelefon 24381
Org. enhed : 2. Kontor

Grundnotat vedrørende Kommissionens henstilling til Rådet om bemyndigelse af Kommissionen til at indlede og føre forhandlinger med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) om betingelser og vilkår for Det Europæiske Fællesskabs tiltrædelse af ICAO.

Resumé.

Kommissionen har den 9. april 2002 afgivet henstilling til Rådet om bemyndigelse til at indlede forhandlinger med Organisationen for International Luftfart (ICAO) om betingelser og vilkår for Fællesskabets tiltrædelse af ICAO samt til i en overgangsperiode at opnå status som permanent observatør for Fællesskabet i ICAO. Kommissionen henstiller endvidere, at Rådet vedtager den af Kommissionen foreslåede interne fællesskabsprocedure, nedsætter et særligt udvalg til at bistå Kommissionen med ICAO-forhandlingerne, godkender en styrkelse af Fællesskabets repræsentation ved ICAO samt opfordrer medlemslandene til aktivt at støtte de af Kommissionen anførte mål.

1. Baggrund og indhold.

Kommissionens henstilling er fremsat i overensstemmelse med Traktatens artikel 300 om procedure for EF's indgåelse af aftaler med tredjelande eller internationale organisationer.

Kommissionen anfører som begrundelse for en bemyndigelse til at indlede forhandlinger om Fællesskabets tiltrædelse af ICAO, at Fællesskabet i de seneste år i stadig større grad har beskæftiget sig med anliggender, som eksternt varetages af ICAO, herunder vedtagelsen af interne fællesskabsregler. Der er derfor opstået et behov for at styrke Fællesskabets deltagelse i ICAO med henblik på at varetage Fællesskabets interesser i ICAO's arbejde.

I den nuværende situation kan Fællesskabet alene på ad hoc-basis inviteres til at overvære underkomitemøder som observatør. Fællesskabet modtager endvidere ikke information om de daglige aktivite-

ter i organer, herunder ICAO-rådet, hvor beslutninger forberedes og træffes i løbet af den tre-årige periode mellem ICAO-forsamlingens møder.

Som følge heraf har Fællesskabet en ringe indflydelse på ICAO's vedtagelse af internationale regler inden for luftfartsområdet. Kommissionen anfører således, at kun ved at lade Fællesskabet tiltræde ICAO som fuldgyldigt medlem kan varetagelsen af Fællesskabets interesser i ICAO's arbejde sikres.

Chicago-konventionen, i henhold til hvilken ICAO blev etableret i 1944, giver kun mulighed for medlemskab for stater. Fællesskabets tiltrædelse af ICAO forudsætter derfor, at konventionen ændres, således at også organisationer kan tiltræde ICAO som medlemmer.

Et forslag om ændring af Chicago-konventionen skal forelægges ICAO's forsamling og vedtages med to tredjedele af forsamlingens stemmer. Forslaget skal derefter ratificeres af et af ICAO's forsamling fastsat antal medlemslande, som ikke må være mindre end to tredjedele af det samlede antal medlemsstater.

En ændring af Chicago-konventionen indebærer ikke automatisk, at Fællesskabet bliver fuldgyldigt medlem af ICAO. Først efter at Rådet derefter har vedtaget et forslag om Fællesskabets tiltrædelse af ICAO, kan Fællesskabet tiltræde ICAO.

En ændring af Chicago-konventionen vil tage tid, og Kommissionen henstiller derfor om i en overgangsperiode at opnå status som permanent observatør for Fællesskabet i ICAO.

Status som permanent observatør vil ifølge Kommissionen åbne mulighed for regelmæssig deltagelse i ICAO's arbejde og derved i høj grad forbedre Fællesskabets position og mulighederne for aktivt at deltage i ICAO's arbejde.

Kommissionen henstiller endvidere, at Rådet godkender en ændring af den interne fællesskabsprocedure i forbindelse med fastlæggelse af holdninger og vilkår for Kommissionens deltagelse som Fællesskabets repræsentant.

Den nuværende interne fællesskabsprocedure, som blev etableret i 1988, foreskriver, at Kommissionen forud for deltagelse i et møde i ICAO skal indhente COREPER's samtykke hertil.

Kommissionen anfører, at det er nødvendigt at tilpasse den interne fællesskabsprocedure til de nuværende behov og den styrkede forbindelse mellem Fællesskabets og ICAO's ansvarsområder. Det er

derfor ifølge Kommissionen påkrævet med en ændring af den interne fællesskabsprocedure, således at Kommissionen ikke længere skal indhente COREPER's samtykke forud for deltagelse i et ICAO-møde.

Kommissionen henstiller dernæst, at Rådet i overensstemmelse med Traktatens artikel 300 nedsætter et særligt udvalg, som skal bistå Kommissionen med ICAO-forhandlingerne om Fællesskabets tiltrædelse af organisationen.

Kommissionen foreslår endvidere at styrke Fællesskabets deltagelse i ICAO's arbejde ved at udpege en fast repræsentant ved ICAO's hovedsæde i Montreal.

Kommissionen henstiller endelig, at Rådet opfordrer medlemslandene til aktivt at støtte disse mål.

2. Gældende dansk lovgivning om området.

Danmark er (som de øvrige EU-medlemsstater) individuelt medlem af ICAO.

ICAO har ifølge Chicago-konventionen til formål at udvikle principperne og teknikken for den internationale luftfart samt fremme planlægningen og udviklingen af international lufttrafik.

Luftfartskommissionen (ANC) er et organ under ICAO, som bl.a. beskæftiger sig med udarbejdelsen af internationale standarder og anbefalet praksis (SARP). ICAO's standarder og anbefalet praksis gennemføres nationalt i den enkelte medlemsstat.

Hvis en medlemsstat ikke ser sig i stand til at opfylde disse internationale standarder og anbefalet praksis, skal den pågældende medlemsstat underrette ICAO om eventuelle afvigelser i gennemførelsen heraf.

3. Høring.

Forslaget er sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder:

AOPA Danmark, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air A/S, Dansam, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Københavns Lufthavne A/S, Newair A/S, SAS, Maersk Air, Premiair A/S, Star Air A/S, Sterling European

Kommanditaktieselskab, Sun-Air of Scandinavia A/S og Aalborg Lufthavn.

Af hørings svarene fra disse fremgår følgende:

Dansk Flyvelederforening (DF) noterer sig, at Kommissionen "kun" har observatørstatus i andre FN-organisationer, som de er tilknyttet, og finder det forståeligt, at ICAO tilsyneladende ikke er interesseret i at optage Kommissionen og andre lignende organisationer.

DF anfører, at det forhold, at Kommissionen har et internt problem med hensyn til koordination af input til ICAO, er uheldigt, men en koordinationsprocedure skal alligevel etableres for det tilfælde, at Kommissionen tiltræder ICAO. Derfor var det måske et sted at starte frem for at tiltvinge sig adgang til ICAO på nuværende tidspunkt.

DF anfører endvidere, at det forhold, at Kommissionen ikke har mulighed for i detaljer at følge de fælles holdninger, der måtte blive fremlagt på ICAO's forsamlinger, ikke stiller Kommissionen anderledes end alle andre ikke-statslige organisationer.

DF mener, at ICAO er en organisation, som er garant for flyvesikkerheden på verdensplan. Kommissionen har i sine seneste udspil ikke givet udtryk for, at flyvesikkerhed står øverst på dagsordenen. Det gør derimod muligheden for at udbygge den frie konkurrence på luftfartsområdet.

På baggrund af disse betragtninger opfordrer DF til, at Danmark ikke støtter Kommissionens henstilling til Rådet.

Erhvervenes Transportudvalg (ET) kan støtte Kommissionens henstilling, der vil være med til på længere sigt at sikre rammedirektiver for udøvelse af luftfart, som afspejler, at luftfarten er international.

ET bemærker endvidere, at det på den anden side må lægges til grund, at det ikke præjudicerer enkeltstaters rettigheder.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) anbefaler, at EU gives status som permanent observatør, men at medlemslandene bibeholder deres position og stemmeret i organisationen.

ES bemærker hertil, at kommende emner herefter kan drøftes inden for EU med tilstræbelse af eventuel fælles holdning til emnerne for øje.

ES bemærker endvidere, at EU ikke bør gives tiltrædelse af ICAO med deraf følgende carte blanche til at handle på alle nationers vegne og deraf følgende udelukkelse af nationerne fra ICAO.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke at ville have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark i relation til hverken Rådets vedtagelse af et forhandlingsmandat til Kommissionen eller en eventuel ændring af Chicago-konventionen.

Danmark vil i givet fald skulle ratificere en ændring af Chicago-konventionen (som de øvrige ICAO-medlemsstater). Denne ratifikation vil finde sted i overensstemmelse med gældende danske regler herfor.

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser.

Forslaget skønnes ikke umiddelbart at ville have samfundsøkonomiske eller andre konsekvenser for Danmark.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Kommissionen har ikke konkret beskrevet henstillingen i forhold til nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Fællesskabet har ikke kompetence inden for alle civile luftfartsanliggender, som varetages af ICAO. Det er derfor regeringens vurdering, at Kommissionens henstilling på nogle af disse områder ikke er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.