



Rat der
Europäischen Union

171127/EU XXVII. GP
Eingelangt am 31/01/24

Brüssel, den 30. Januar 2024
(OR. fr)

11995/99
DCL 1

AVIATION 31

FREIGABE

des Dokuments	ST 11995/99 RESTREINT UE/EU RESTRICTED
vom	28. Oktober 1999
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich
Betr.:	LUFTVERKEHR
	– Aufnahme der Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen mit Zypern

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

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



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 28. Oktober 1999 (11.11)
(OR. f)**

11995/99

RESTREINT

AVIATION 31

I/A-PUNKT-VERMERK

der Gruppe „Luftfahrt“
vom 14. Oktober 1999
für den AStV/RAT

Nr. Kommissionsvorschlag: 10462/99 AVIATION 23 RESTREINT

Betr.: LUFTVERKEHR
- Aufnahme der Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen mit Zypern

1. Die Kommission hat dem Rat kürzlich eine Empfehlung für die Aufnahme von Verhandlungen mit Zypern über ein Abkommen unterbreitet, das den Rahmen für die Zusammenarbeit im Luftverkehr bilden und dem Land letztendlich die Einbeziehung in den Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraum ermöglichen soll, der gegenwärtig in den Verhandlungen mit den mittel- und osteuropäischen Ländern angestrebt wird (Dok. 10462/99 AVIATION 23).
2. Die Gruppe hat diese Empfehlung der Kommission geprüft und dem Text der von der Kommission vorgelegten Verhandlungsrichtlinien vorbehaltlich einiger Änderungen zugestimmt.

Während der Beratungen sprach die griechische Delegation eine Reihe von Punkten aus der Begründung des Kommissionspapiers an, die einer sachlichen Klärung bedürfen und die bisherige Entwicklung des Prozesses betreffen, die den Rat veranlaßt hat, die Republik Zypern neben 5 mittel- und osteuropäischen Ländern in die erste Verhandlungsrunde aufzunehmen. Die Delegation wies besonders auf die Notwendigkeit hin, Zypern bei den Verhandlungen im Luftverkehrsbereich ebenso wie die MOEL zu

behandeln, ohne daß sich für diese jedoch Verzögerungen im Verhandlungsprozeß ergeben. Zypern sollte so bald als möglich in den Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraum, der zwischenzeitlich mit den MOEL geschaffen wird, einbezogen werden.

In der Gruppe wurde Einigung über die Notwendigkeit erzielt, daß die Einbeziehung Zyperns in den Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraum zu gegebener Zeit störungsfrei erfolgt. Daher wurde die Ansicht vertreten, daß Artikel 40 des Entwurfs des derzeit verhandelten multilateralen Übereinkommens sinnvollerweise so angepaßt werden könnte, daß eine Einbeziehung Zyperns automatisch erfolgt, sobald die bilateralen Verhandlungen EU-Zypern abgeschlossen sind.

3. Daher wird vorbehaltlich der Bestätigung durch den AStV dem Rat vorgeschlagen, die Kommission zu ermächtigen, mit der Republik Zypern Verhandlungen über den Abschluß einer Luftverkehrsregelung auf der Grundlage des Besitzstands der Gemeinschaft aufzunehmen.

Diese Verhandlungen werden im Rahmen der diesem Dokument beigefügten Verhandlungsrichtlinien und in Abstimmung mit dem besonderen Ausschuß geführt, der vom Rat bereits zur Unterstützung der Kommission bei den derzeitigen Verhandlungen zur gleichen Thematik mit den MOEL eingesetzt ist.

**Aushandlung von Abkommen über den Marktzugang im Luftverkehr
zwischen der Europäischen Gemeinschaft
und der Republik Zypern**

1. GRUNDSÄTZE

1.1. Für die Anpassung der Republik Zypern an die Marktbedingungen der EG wurden die nachstehenden allgemeinen Grundsätze festgelegt:

- Der Marktzugang sollte stufenweise liberalisiert werden, wobei der Übergang zur jeweils nächsten Stufe die schrittweise Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstands, insbesondere der Gemeinschaftsnormen in den Bereichen Technik, Sicherheit, Umwelt und anderen Harmonisierungsbereichen, durch die Republik Zypern voraussetzt. Hierbei sind die aktuellen JAA-Normen zu berücksichtigen, soweit diese noch nicht in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen worden sind.
- Die Anzahl der Stufen sollte so gering wie möglich gehalten werden, um das Abkommen nicht übermäßig komplex zu gestalten. Die Stufen sollten ferner im Einklang mit allen ähnlichen Vereinbarungen stehen, die im Rahmen der Beitrittsverhandlungen auf die Republik Zypern Anwendung finden.
- Bei den Verhandlungen sind stets die Fortschritte bei den Verhandlungen mit der Republik Zypern in anderen Verkehrsbereichen sowie die Entwicklung ihrer politischen Beziehungen zur EG insgesamt zu berücksichtigen.

- 1.2. Bei diesen Verhandlungen wird die Kommission entsprechend der in Anlage II des Dokuments 10533/96 dargelegten Verfahrensweise von dem besonderen Ausschuß unterstützt, der vom Rat bereits zur Unterstützung der Kommission bei den derzeit mit den MOEL laufenden Verhandlungen im Luftverkehrsbereich eingesetzt ist.

VERHANDLUNGSRICHTLINIEN

2. ALLGEMEINES ZIEL

- 2.1. Das Hauptziel der Verhandlungen besteht darin, die Luftverkehrsmärkte (planmäßiger und nicht planmäßiger Flugverkehr) der Europäischen Gemeinschaft, die für die Zwecke dieser Verhandlungen als ein einziger Markt angesehen werden, und den Luftverkehrsmarkt der Republik Zypern im Rahmen des umfassenderen politischen Bekenntnisses der Republik Zypern zu einer EG-Mitgliedschaft zu gegebener Zeit zu integrieren.
- 2.2. Im Hinblick auf dieses Ziel sollte ein Abkommen zwischen der Gemeinschaft und der Republik Zypern geschlossen werden, das letztendlich darauf abzielt, Zypern in den „Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraum“ (ECAA) einzubeziehen, wie es Artikel 40 des Entwurfs des multilateralen Übereinkommens mit den mittel- und osteuropäischen Ländern vorsieht.
- 2.3. Das Abkommen sollte mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vereinbar sein und einen Rahmen schaffen, der es den Luftfahrtunternehmen ermöglicht, in Europa mit einem Höchstmaß an Flexibilität auf der Grundlage derselben liberalen wirtschafts- und handelspolitischen Regeln und unter uneingeschränkter Anwendung der Wettbewerbsregeln tätig zu sein.
- 2.4. Dies sollte nach einem mehrstufigen Prozeß auf der Grundlage der uneingeschränkten Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstands im Bereich der Zivilluftfahrt durch die Republik Zypern und eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Liberalisierung und uneingeschränkter Anwendung der Wettbewerbsregeln geschehen.

2.5. Zur Gewährleistung eines Gleichgewichts zwischen Liberalisierung und letztendlich vollständiger Harmonisierung in den Bereichen Technik, Sicherheit, Umwelt und auf anderen Gebieten ist ein mehrstufiges Konzept erforderlich, das sich an folgenden Punkten ausrichtet:

- beträchtliche Liberalisierungsfortschritte auf jeder Stufe;
- Parallelität zwischen Liberalisierung und Harmonisierung, insbesondere in bezug auf alle Sicherheitsaspekte, was für einen erfolgreichen Abschluß dieses Prozesses entscheidend ist;
- Aufrechterhaltung bestimmter Anforderungen im Hinblick auf Besitz- bzw. Kontrollverhältnisse, damit nicht Interessengruppen in Ländern, die nicht Vertragsparteien der Abkommen sind, diesen Prozeß ausnutzen;
- Gewährleistung eines beträchtlichen Maßes an Harmonisierung durch die Republik Zypern für die erste Stufe, wofür ihr Rechte der dritten/vierten Freiheit eingeräumt werden und die Luftverkehrsunternehmen der Republik Zypern in Fällen, in denen Normen zur Anwendung kommen, die den EG-Normen stärker entsprechen, die Möglichkeit geboten wird, Verkehrsrechte für innergemeinschaftliche Verbindungen zu erhalten.

Die Stufen sollten in Einklang mit allen ähnlichen Vereinbarungen stehen, die im Rahmen der Beitrittsverhandlungen auf Zypern zur Anwendung kommen, wobei letztere Vorrang haben.

2.6. Entsprechend dem Vorgehen bei der Gemeinschaft selbst werden eine schrittweise Liberalisierung des Marktzugangs und der Tarifregelungen sowie geeignete Schutzmaßnahmen und Anlaufverfahren vorgeschlagen, um eine koordinierte Entwicklung und progressive Liberalisierung zu gewährleisten und außerdem einen fairen Wettbewerb aufrechtzuerhalten.

- 2.7. Es soll so schnell wie möglich eine Übereinstimmung mit den Gemeinschaftsvorschriften erreicht werden. Daher müssen die ersten Abkommen einen klaren Zeitplan für die Verwirklichung dieser Ziele enthalten. Auch sind eine sorgfältige Überwachung der Entwicklung und eine regelmäßige Kontrolle der Fortschritte, vor allem in bezug auf die Anwendung der JAA-Normen, vorzusehen.
- 2.8. Da das Abkommen nicht unmittelbar die vollständige Liberalisierung vorsieht, können einige bestehende Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und der Republik Zypern während eines Übergangszeitraums liberaler sein als im Abkommen vorgesehen. In diesen Fällen sind Sonderbestimmungen vorgesehen, die gewährleisten, daß bereits bestehende liberalere Regeln Vorrang haben, sofern sie mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind; so soll die Einführung von Regeln verhindert werden, die restriktiver sind als die bereits geltenden. Um zu gewährleisten, daß der Flugverkehr zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten und der Republik Zypern sich geordnet entwickelt, können die Mitgliedstaaten bis zum Inkrafttreten der letzten Liberalisierungsphase eine flexiblere bilaterale Regelung mit Zypern vereinbaren, als sie im ursprünglichen Abkommen EG-Zypern vorgesehen ist. Eine solche Regelung, in der die Verpflichtungen der Gemeinschaft, unter anderem die Geschäftsordnung des Rates **1**, zu beachten sind, kann nur umgesetzt werden, wenn sie der wesentlichen politischen Zielsetzung in den Verhandlungen der Gemeinschaft, insbesondere was die technischen und Sicherheitsnormen angeht, Rechnung trägt. Solche Vorschriften waren im übrigen im ersten und zweiten Maßnahmenpaket für den innergemeinschaftlichen Luftverkehr bzw. in Artikel 10 der Entscheidung des Rates 87/602 **2** und Artikel 13 der Verordnung Nr. 2343/90 des Rates **3** vorgesehen.
- 2.9. In die Verhandlungen und das interne Konsultationsverfahren werden die anderen Vertragsparteien des ECAA in geeigneter Weise einbezogen.

1 Genannt sei als unmittelbare Folgeregelung dieser Geschäftsordnung der Beschluß über die Schaffung und die Arbeitsweise der Gruppe "Luftfahrt" innerhalb des Rates (Anlage I zum Dokument 7662/93 AER 47). Nach diesem Beschluß ist die Abstimmung mit der Gruppe "Luftfahrt" erforderlich, wenn bilaterale Verhandlungen geplant sind.

2 ABl. L 374 vom 31.12.1987.

3 ABl. L 217 vom 11.8.1990.

3. ZUSAMMENHANG ZWISCHEN ABKOMMEN ÜBER DEN MARKTZUGANG UND ANGLEICHUNG AN DIE RECHTSVORSCHRIFTEN DER GEMEINSCHAFT

- 3.1. Wie bereits unter 2.5. ausgeführt muß das Abkommen auf einem angemessenen Gleichgewicht zwischen dem Grad der Öffnung der Luftverkehrsmärkte und den Fortschritten der Republik Zypern im Hinblick auf ihre Verpflichtung beruhen, ihre Rechtsvorschriften für den Luftverkehr an die einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft anzugleichen. Es liegt auf der Hand, daß die vollständige Anwendung der Regeln des "dritten Pakets" de facto die uneingeschränkte Harmonisierung und Anwendung der Rechtsvorschriften in anderen Bereichen voraussetzt.
- 3.2. In bezug auf die Parallelität verdienen direkt mit dem Marktzugang verbundene Regelungen (Zeitnischen, computergesteuerte Buchungssysteme- CRS) und die Sicherheits- und Lärmschutznormen der Gemeinschaft besondere Beachtung. Die Ausdehnung des Anwendungsbereiches der Regeln des dritten Pakets erfordert, daß technische und betriebliche Standards, die denen der Gemeinschaft entsprechen, auch von der Republik Zypern angewandt und durchgesetzt werden, insbesondere auf dem Gebiet der Sicherheit und der Umwelt. Die Harmonisierung der technischen Normen ist besonders wichtig, sobald Rechte der fünften Freiheit Teil von Abkommen über den Marktzugang sind. Dementsprechend müssen sehr strenge Kontroll- und Durchführungsregelungen für jede Stufe des Prozesses vorgesehen werden.
- 3.3. Jedes vorläufige Abkommen muß auch Schutzklauseln im Hinblick auf eine wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen beinhalten, die für einen Zugang zu den betreffenden Märkten in Frage kommen. Daher ist dem Geist des Artikels 4 der Verordnung Nr. 2407/92 bei sämtlichen Vereinbarungen Rechnung zu tragen. Interessengruppen in Ländern, die nicht Vertragspartei des Abkommens sind, sollten Regelungen im Rahmen dieses Abkommens nicht ausnutzen können.

4. DIE WESENTLICHEN INHALTE DES ABKOMMENS

Das Abkommen sollte, ausgehend vom Grundsatz der Nichtdiskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit, die nachstehend aufgeführten Bereiche abdecken. Die Freizügigkeit der Arbeitnehmer unterliegt jedoch weiterhin den im Assoziationsabkommen vorgesehenen Regelungen. Analog gilt der Grundsatz der Nichtdiskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit in vollem Umfang erst in der letzten Phase der Marktliberalisierung, was Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit anbelangt.

4.1 Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit

Im Rahmen dieses Abkommens ist das Recht auf Besitz oder Gründung eines Luftfahrtunternehmens integraler Teil der Verwirklichung des uneingeschränkten Marktzugangs. Auf jeden Fall müssen besonders in einem vorläufigen Abkommen die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen in bezug auf Besitz und Kontrolle genau festgeschrieben werden.

4.2 Verkehrsrechte

In der Endstufe müssen alle Freiheiten im Luftverkehr, von den Überflugrechten bis zu Kabotagediensten, geöffnet werden. Dies umfaßt auch verwandte Bereiche wie Kapazitäten und Punkteverbindungen. Bei eventuellen Beschränkungen, insbesondere in bezug auf die Benennung, müssen die Anforderungen aller Betroffenen in der Gemeinschaft berücksichtigt werden. Für den Fall derartiger Beschränkungen sollte zumindest die vollständige Öffnung der regionalen Dienste in Betracht gezogen werden. Verkehrsrechte der dritten und der vierten Freiheit sollten Gegenstand jedes vorläufigen Abkommens sein, wohingegen Bestimmungen in bezug auf die Beschränkung von Kapazitäten und die Preisbildung, wie sie im ersten und zweiten Paket auferlegt werden, im Rahmen bestehender bilateraler Abkommen Anwendung finden könnten. Solche Beschränkungen sollten jedoch nur für einen möglichst kurzen Zeitraum gelten. Verkehrsrechte zwischen EG-Mitgliedstaaten (fünfte Freiheit) für Luftfahrtunternehmen der Republik Zypern wären in der ersten Stufe je nach Harmonisierungsfortschritt denkbar.

Das Abkommen muß darüber hinaus gegebenenfalls Schutzklauseln in bezug auf Wet-Leasing und Code-Sharing als Teil der schrittweisen Liberalisierung des Marktzugangs enthalten. Interessengruppen in Ländern, die nicht Vertragspartei sind, sollten Bestimmungen dieses Abkommens nicht ausnutzen können.

4.3 Sonderbedingungen für Regionaldienste mit Kleinflugzeugen

Die Bedingungen für neue Marktteilnehmer wurden in den gemeinschaftlichen Regeln für den Marktzugang (Verordnung Nr. 2408/92, Artikel 6) und die Zuweisung von Zeit-nischen (Verordnung Nr. 95/93, Artikel 9) festgelegt. Dies ist von Bedeutung für alle Flugdienste, die dünn besiedelte Regionen bedienen, und sollte daher in einer ersten Phase gewährleistet werden.

4.4 Verkehrsaufteilung innerhalb von Flughafensystemen

Dieses Recht muß den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vorbehalten bleiben und sollte Teil der Harmonisierung im Rahmen dieses Abkommens sein. Es ist jedoch von Anfang an zu gewährleisten, daß derartige Regeln nicht zur Diskriminierung von Luftfahrt-unternehmen führen.

4.5 Beschränkungen für die Ausübung von Verkehrsrechten

Die Regeln der Gemeinschaft räumen zwar einen gewissen Übergangszeitraum ein, der der Republik Zypern zuerkannt werden könnte, doch sollte dies nur auf der Grundlage uneingeschränkter Gegenseitigkeit geschehen.

4.6 Außergewöhnliche Umstände, die zur Beschränkung der Kapazität führen

Im Falle großer finanzieller Schwierigkeiten kann dem Luftverkehrsgewerbe der Republik Zypern ein Mechanismus zur Stabilisierung der Kapazität gemäß Artikel 10 der Verordnung Nr. 2408/92 eingeräumt werden, sofern keine Kapazitätsbeschränkungen auf die Flugdienste Anwendung finden. Allerdings muß uneingeschränkte Transparenz gewährleistet sein; ferner muß die Gemeinschaft die Möglichkeit haben, auf entsprechende Entscheidungen Einfluß zu nehmen.

4.7 Fluggasttarife

Wenn Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von Entscheidungen im Hinblick auf überhöhte Tarife oder gegenseitige Tarifunterbietungen betroffen sind, muß sowohl bei internationalen als auch bei Inlandsdiensten uneingeschränkte Transparenz gewährleistet sein. Die Regelung für die Flugtarife, einschließlich der Beilegung von Streitigkeiten, muß eindeutig festgelegt werden. In einer ersten und zweiten Stufe könnte hier der Mechanismus aus dem ersten und zweiten Paket einbezogen werden, vor allem, wenn die technische Harmonisierung noch nicht auf einem entsprechenden Stand angelangt ist.

4.8 Beziehungen zu Drittländern und internationalen Organisationen

Das Abkommen muß Konsultationsmechanismen für die Erarbeitung gemeinsamer Standpunkte in den Beziehungen zu Drittländern (Ländern, die nicht Vertragspartei sind) und internationalen Organisationen vorsehen.

4.9 Wettbewerb

Ferner sollte das Abkommen die uneingeschränkte Anwendung der Wettbewerbsregeln und ihre wirksame Durchsetzung sicherstellen.

4.10. Sonstige relevante Aspekte

Internationale Dienste

Eine Festlegung der Möglichkeiten und Voraussetzungen, unter denen öffentliche Stellen zur Gewährleistung von Luftverkehrsdiensten im öffentlichen Interesse eingreifen können, wird auf einer Grundlage erwogen, die der gegenwärtigen Gemeinschaftspraxis entspricht.

Inlandsdienste

Durch die Harmonisierung im Rahmen dieses Abkommens soll gewährleistet werden, daß in der Republik Zypern dieselben Regeln gelten wie in der Gemeinschaft; ferner muß durch das Abkommen sichergestellt werden, daß Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft berechtigt sind, derartige Dienste unter denselben Bedingungen zu erbringen, insbesondere wenn Kabotagerechte eingeführt werden.

5. DURCHSETZUNGSBESTIMMUNGEN

- 5.1. Für die Überprüfung und Durchsetzung des Abkommens müssen wirksame und umfassende Maßnahmen und Verfahren vereinbart werden, damit jederzeit ein angemessenes Gleichgewicht zwischen der angestrebten Liberalisierung einerseits und der Durchführung geeigneter Harmonisierungsmaßnahmen andererseits sichergestellt ist.
- 5.2. Die Durchführung des Abkommens über den Marktzugang würde grundsätzlich an die wirksame Durchsetzung der Wettbewerbsregeln im Luftfahrtbereich gebunden.
- 5.3. Ferner sind geeignete Regeln auszuhandeln, um eine wirksame Kontrolle der Anwendung und Durchsetzung des Abkommens selbst zu gewährleisten. Geltungsbereich und Inhalt solcher Regeln müssen dem erzielten Liberalisierungsgrad angepaßt sein; sie müssen jedoch den Vertragsparteien im Falle einer Meinungsverschiedenheit auch die Möglichkeit einräumen, geeignete, in Extremfällen (z.B. bei Verdrängungspraktiken)

sogar einseitige Maßnahmen zu ergreifen, wenn keine Übereinkunft erzielt werden kann. Überdies müssen solche Regeln gewährleisten, daß die Rolle der Organe der Gemeinschaft bei der Auslegung des Besitzstands der Gemeinschaft gewahrt bleibt und dem Erfordernis einer vollständigen Transparenz und Konsultation in den für die Verwirklichung der Ziele des Abkommens relevanten Bereichen entsprochen wird. Die Einleitung einer höheren Stufe innerhalb des Abkommens erfolgt auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission an den Rat und eines Berichts über die Fortschritte bei der Harmonisierung.

- 5.4 Im Falle der vollständigen Angleichung an den Besitzstand der Gemeinschaft muß die Republik Zypern Vorschriften für die institutionelle Integration erlassen, die gewährleisten, daß der Rolle der Kommission und des Gerichtshofes angemessen Rechnung getragen wird.

6. BESONDERE BEDINGUNGEN

- 6.1. Für die Durchführung des Abkommens wird ein spezieller gemeinsamer Ausschuß eingesetzt, der sich aus Vertretern beider Vertragsparteien zusammensetzt. Der Ausschuß gewährleistet die ordnungsgemäße Durchführung des Abkommens, überwacht die Entwicklung des Marktes und stellt sicher, daß die Luftfahrtunternehmen fair und auf der Grundlage gleicher Ausgangsbedingungen miteinander konkurrieren.
- 6.2. Des weiteren sollte das Abkommen geeignete Verfahren für seine Anpassung an geänderte gemeinschaftliche Rechtsvorschriften und an neue Regeln der Gemeinschaft vorsehen.

7. GELTUNGSDAUER

- 7.1. Das Abkommen sollte unbefristet gelten, aber nach fünf Jahren überprüft werden. Dieser Zeitraum sollte jedoch verkürzt werden, wenn vor Ablauf der Fünfjahresfrist ein weiterer Schritt zur vollen Marktintegration vollzogen werden kann. Die Überprüfung wird im Gemischten Ausschuß vorbereitet.

8. KÜNDIGUNG DES ABKOMMENS

- 8.1. Die Parteien können das Abkommen nach vorheriger Konsultation der anderen Partei und unter Beachtung der vorgeschriebenen Frist kündigen.

THEMENCHECKLISTE

A. Themen des Abkommens über den Luftverkehr

- Verbot einer Diskriminierung aus Gründen der Nationalität (Prioritätsgrad 1)
- Verkehrsrechte (1. - 4. Freiheit, Prioritätsgrad 1, (5. Freiheit von Fall zu Fall), (7. Freiheit, Prioritätsgrad 2) und (8./9. Freiheit, Prioritätsgrad 3)
- Beteiligung von Luftfahrtunternehmen (1)
- Tarifregelung (1)
- Kapazitätenregelung (1)
- Berechtigung zur Gründung eines Luftfahrtunternehmens (Niederlassungsrecht) (3)
- Bedingungen für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, sowohl für internationale Strecken als auch für Inlandstrecken (2 und 3)
- Bedingungen für die befristete Vergabe ausschließlicher Rechte zur Durchführung von Flügen (2)
- Sonderbedingungen für Regionaldienste mit Kleinflugzeugen (1)
- Kombinierung von Flugdiensten (1)
- Verkehrsverteilung in Flughafensystemen (1)
- Bodenabfertigungsdienste (1)
- Besondere Umstände, aufgrund deren die Ausübung von Verkehrsrechten eingeschränkt werden kann (1)
- Besondere Umstände, aufgrund deren die Kapazität eingeschränkt werden kann (1)

- Verfahrensbestimmungen (1)
- Konsultationsverfahren und Regelungen im Hinblick auf die Aufnahme künftiger gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften (gegebenenfalls 1)
- Konsultationsverfahren für Beziehungen zu Drittländern und internationalen Organisationen (1)

B. Wichtige Maßnahmen im Hinblick auf Harmonisierung und Wettbewerb im Flugverkehr

- Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung (1)
- Bedingungen für das Leasing von Luftfahrzeugen im Hinblick auf die Sicherheit (1)
- Bedingungen für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für Inlandstrecken (3)
- Regelungen für computergesteuerte Buchungssysteme (1)
- Regelungen über Entschädigungen für nicht erbrachte Beförderungsleistungen (1)
- Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störfällen in der Zivilluftfahrt (1)
- Wettbewerbsregeln (1)
- Regelungen für die Begrenzung von Lärmemissionen (1)
- Regelungen für die Zuweisung von Slots auf stark ausgelasteten Flughäfen (1)
- Befähigungszeugnisse
 - Harmonisierungsregeln (1)
 - Regeln über die gegenseitige Anerkennung nach der Harmonisierung und Vollmitgliedschaft in der JAA (3)
- Regelungen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement (1)
- Anwendung der Gemeinsamen Flugtüchtigkeitsvorschriften und Eintreten für das wichtige Ziel der Vollmitgliedschaft in der JAA (1)

Diese Checkliste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.