Deutscher Bundestag **Drucksache 17/3121**

17. Wahlperiode 01. 10. 2010

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen vom 12. Dezember 2006 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits (Vertragsgesetz Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen – Euromed-LuftvAbkG-Marok)

A. Problem und Ziel

Auf der Grundlage eines im Jahre 2004 von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union erteilten Mandates hat die Kommission mit dem Königreich Marokko ein umfassendes Luftverkehrsabkommen verhandelt. Das Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen ist am 12. Dezember 2006 von der Europäischen Union, ihren Mitgliedstaaten und dem Königreich Marokko in Brüssel unterzeichnet worden.

Das vorliegende Abkommen fällt als Teil der Nachbarschaftspolitik in den Rahmen der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten mit den Ländern des Mittelmeers. Zum Ausbau der wirtschaftlichen und politischen Beziehungen sowie zur Stabilisierung des gemeinsamen Friedens wurde im Jahr 1998 zwischen den Vertragsparteien bereits das Europa-Mittelmeer-Assoziierungsabkommen unterzeichnet, auf welches das vorliegende Abkommen inhaltlich Bezug nimmt. Neben der Erweiterung des europäischen Luftverkehrsmarktes aus wirtschaftlichen Gründen, zielt das Abkommen auf die Erhöhung der Sicherheit im internationalen Luftverkehr ab.

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen des geltenden bilateralen Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Marokko vor; das bilaterale Luftverkehrsabkommen bleibt aber weiterhin in Kraft. Das vorliegende Abkommen wird in der Bundesrepublik Deutschland und einigen anderen Vertragsstaaten auf administrativer Ebene im Einklang mit der

Anwendung innerstaatlicher Rechtsvorschriften bereits vorläufig angewendet.

B. Lösung

Da die Europäische Union für Einzelbereiche der geregelten Materie keine ausschließliche Kompetenz besitzt, handelt es sich um ein gemischtes Abkommen, bei dem neben der Europäischen Union auch ihre Mitgliedstaaten Vertragspartei Marokkos sind. Zu seinem Inkrafttreten bedarf das Abkommen daher der innerstaatlichen Umsetzung.

Durch dieses Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die erforderliche Ratifizierung des Abkommens geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Durch das Abkommen wird der Luftverkehrsraum der Europäischen Union unter Anwendung gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften lediglich auf Marokko ausgeweitet, insofern entstehen für die Bundesrepublik Deutschland – als Mitgliedstaat der Europäischen Union – keine Kosten.

Soweit die Durchführung der in Anhang VI des Abkommens aufgeführten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften Kosten verursacht, fallen diese unabhängig von dem vorliegenden Abkommen an.

2. Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand

E. Sonstige Kosten

Durch dieses Gesetz entstehen Kosten weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten/nachhaltige Entwicklung

Für den Bereich der Verwaltung werden vier neue Informationspflichten eingeführt (Artikel 13, 14 Absatz 5, Artikel 24 Absatz 3 in Verbindung mit Absatz 6, Artikel 27 Absatz 4 des Abkommens). Für den Bereich der Wirtschaft sowie für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Wesentliche Auswirkungen für eine nachhaltige Entwicklung sind nicht ersichtlich.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 11. Oktober 2010

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zu dem Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen vom 12. Dezember 2006 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits (Vertragsgesetz Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen - Euromed-LuftvAbkG-Marok)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Bundesrat hat in seiner 874. Sitzung am 24. September 2010 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Merkel

Entwurf

Gesetz zu dem Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen vom 12. Dezember 2006 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits (Vertragsgesetz Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen – Euromed-LuftvAbkG-Marok)

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Brüssel am 12. Dezember 2006 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Änderungen des Anhangs I nach Artikel 27 Absatz 2 des Abkommens durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen, um die vereinbarten Flugliniendienste und festgelegten Strecken an gegenwärtige Umstände anzupassen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Änderungen des Anhangs VI nach Artikel 27 Absatz 2 des Abkommens durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen, um die in Anhang VI vereinbarten anwendbaren Rechtsvorschriften der Europäischen Union an Änderungen und Neuerungen anzupassen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Änderungen des Abkommens und der Anhänge I bis VI durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen, um das Abkommen und die Anhänge an Staaten, die als weitere Vertragsparteien dem Abkommen beigetreten sind, anzupassen. Die Ermächtigung nach Satz 1 ist ausgeschlossen, soweit im Rahmen der Anpassung darüber hinausgehende inhaltliche Änderungen des Abkommens und der Anhänge I bis VI erfasst sind.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, die von der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten mit weiteren Ländern der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft unterzeichneten Abkommen über den Luftverkehr durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen, soweit sich diese Luftverkehrsabkommen innerhalb des Inhalts und Zwecks des in Artikel 1 bezeichneten Luftverkehrsabkommens halten.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 30 Absatz 2 Satz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich, soweit es in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fällt, auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 10 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Einfuhrumsatz- und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

Ziel des Artikels 2 ist es, den Gesetzgeber zu entlasten und auf Änderungen im Rahmen des Abkommens kurzfristig reagieren zu können. Dadurch wird ermöglicht, dass Änderungen des Abkommens und der Anhänge I bis VI ohne großen Regelungsaufwand in Kraft gesetzt werden können.

Zu Absatz 1

Anhang I des Abkommens regelt die vereinbarten Dienste und festgelegten Strecken des Luftverkehrs und gleicht inhaltlich den von der Bundesrepublik Deutschland auf bilateraler Ebene vereinbarten Fluglinienplänen. Es ist zu erwarten, dass aufgrund wirtschaftlicher Veränderungen im Luftverkehr die Flugverkehrsdienste und Flugstrecken modifiziert werden, um diese an aktuelle Gegebenheiten und Interessen anzupassen. Die Ermächtigung stellt sicher, dass diese Änderungen kurzfristig auch auf nationaler Ebene in Kraft treten.

Zu Absatz 2

Anhang VI konkretisiert die für die Vertragsparteien maßgeblichen Rechtsvorschriften, auf die in verschiedenen Artikeln des Abkommens Bezug genommen wird. Bei den Rechtsvorschriften handelt es sich um Rechtsakte der Europäischen Union, die für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union bereits rechtsverbindlich sind. Mit Aufnahme der Rechtsvorschriften in Anhang VI des Abkommens werden diese Bestandteil des Abkommens und gelten insofern auch für das Königreich Marokko. Die Rechtsvorschriften regeln die gegenwärtigen Umstände des Luftverkehrs auf europäischer Ebene. Mit Änderungen und Neuerungen in den von dem Abkommen geregelten Bereichen ist zu rechnen. Die Ermächtigung zum Inkrafttreten der Änderungen des Anhangs VI gewährleistet, dass die Geltung der geänderten und/oder neuen Rechtsvorschriften innerhalb der Europäischen Union auch im Verhältnis zu Marokko kurzfristig Rechtsverbindlichkeit erlangen. Damit ist im Rahmen des Luftverkehrs sichergestellt, dass alle Vertragsparteien den gleichen Rechtsvorschriften unterliegen.

Zu Absatz 3

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist ein zukünftiger Beitritt Norwegens und Islands zu dem Abkommen geplant, der eine entsprechende Anpassung des Abkommens und der Anhänge erfordert. Dabei handelt es sich lediglich um eine Erweiterung des Anwendungsbereiches des Abkommens und der Anhänge, nicht jedoch um inhaltliche Änderungen. Die Ermächtigung stellt sicher, dass der Erlass einer Rechtsverordnung zur Änderung ausgeschlossen ist, soweit im Rahmen der Änderungen zusätzliche inhaltliche Änderungen des Abkommens erfasst werden. Der Beitritt weiterer Staaten zu dem Abkommen kann nicht ausgeschlossen werden, so dass die Ermächtigung nicht auf die oben genannten Staaten begrenzt ist.

Zu Absatz 4

Der Abschluss inhaltlich gleicher Luftverkehrsabkommen mit weiteren Ländern der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft ist beabsichtigt. Zur Entlastung des Gesetzgebers sollen daher Luftverkehrsabkommen der Europäischen Union und ih-

rer Mitgliedstaaten mit derartigen Staaten durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Kraft gesetzt werden. Die Rechtsverordnung ist dabei in ihrem Ausmaß an den Inhalt und Zweck des vorliegenden Abkommens gebunden.

Zu Artikel 3

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Der Zeitpunkt, zu dem das Abkommen nach seinem Artikel 30 Absatz 2 Satz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, wird gemäß Absatz 2 im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben.

Schlussbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungsunternehmen.

Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits

Das Königreich Belgien,

die Tschechische Republik,

das Königreich Dänemark,

die Bundesrepublik Deutschland,

die Republik Estland,

die Hellenische Republik,

das Königreich Spanien,

die Französische Republik,

Irland,

die Italienische Republik,

die Republik Zypern,

die Republik Lettland,

die Republik Litauen,

das Großherzogtum Luxemburg,

die Republik Ungarn,

Malta,

das Königreich der Niederlande,

die Republik Österreich,

die Republik Polen,

die Portugiesische Republik,

die Republik Slowenien,

die Slowakische Republik,

die Republik Finnland,

das Königreich Schweden,

das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland,

Vertragsparteien des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, nachstehend „Mitgliedstaaten“ genannt,

die Europäische Gemeinschaft, nachstehend „Gemeinschaft“ genannt,

einerseits und

das Königreich Marokko, nachstehend „Marokko“ genannt,

andererseits –

von dem Wunsche geleitet, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage eines fairen Marktwettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmaß an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

von dem Wunsche geleitet, mehr Möglichkeiten für den internationalen Luftverkehr zu schaffen, insbesondere durch den Aufbau von Luftverkehrsnetzen, die den Bedürfnissen von Fluggästen und Versendern im Hinblick auf angemessene Luftverkehrsdienste entsprechen,

von dem Wunsche geleitet, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten,

von dem Wunsche geleitet, die Vorteile eines Liberalisierungsabkommens allen Bereichen der Luftverkehrsbranche, auch den Beschäftigten der Luftfahrtunternehmen, zugänglich zu machen,

von dem Wunsche geleitet, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmaß an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, den Betrieb des Luftverkehrs beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

unter Verweis auf das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

von dem Wunsche geleitet, gleiche Rahmenbedingungen für die Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten,

in Anerkennung der Tatsache, dass staatliche Beihilfen den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen und die grundlegenden Ziele dieses Abkommens in Frage stellen können,

unter Bekräftigung der Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik und in Anerkennung des Rechts souveräner Staaten diesbezüglich angemessene Maßnahmen zu ergreifen,

unter Bekräftigung der Bedeutung des Verbraucherschutzes, insbesondere im Sinne des am 28. Mai 1999 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, sofern beide Vertragsparteien auch Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind,

in der Absicht, auf bestehende Luftverkehrsabkommen aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitskräfte und Gemeinschaften auf beiden Seiten zu erzielen,

in der Erwägung, dass ein Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Marokko andererseits wegweisend für die Luftverkehrsbeziehungen Europa – Mittelmeerraum sein kann, um die Vorteile der Liberalisierung in diesem zentralen Wirtschaftsbereich voll zur Geltung zu bringen,

in der Erwägung, dass für ein Abkommen dieser Art eine schrittweise, aber umfassende Anwendung angestrebt wird und dass ein geeigneter Mechanismus eine immer stärkere Harmonisierung mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft gewährleisten kann –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet – soweit nichts anderes bestimmt ist – der Ausdruck

1. „vereinbarte Dienste“ und „festgelegte Strecken“ den internationalen Luftverkehr gemäß Artikel 2 dieses Abkommens und die festgelegten Strecken gemäß Anhang I dieses Abkommens;

2. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle möglicherweise erfolgenden Änderungen;

3. „Luftverkehr“ öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, einschließlich – um Zweifel auszuschließen – Linien- und Charterluftverkehr, sowie Nurfracht-Dienste;

4. „Assoziierungsabkommen“ das am 26. Februar 1996 in Brüssel unterzeichnete Europa-Mittelmeer-Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits;

5. „Betriebsgenehmigung der Gemeinschaft“ die Betriebsgenehmigung für Luftfahrtunternehmen mit Niederlassung in der Europäischen Gemeinschaft, die gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilt und aufrechterhalten wird;

6. „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich

   a) aller Änderungen, die gemäß Artikel 94 Buchstabe a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von Marokko als auch dem jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder den jeweils betroffenen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft ratifiziert wurden, sowie

   b) aller Anhänge oder diesbezüglicher Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu jedem gegebenen Zeitpunkt sowohl für Marokko als auch den jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder die jeweils betroffenen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft gelten;

7. „Vollkosten“ die Kosten für die Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten und – soweit zutreffend – etwaige anwendbare Gebühren für Umweltkosten, soweit diese ohne Ansehen der Nationalität angewandt werden;

8. „Vertragsparteien“ auf der einen Seite die Gemeinschaft oder die Mitgliedstaaten oder die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, gemäß ihren jeweiligen Zuständigkeiten, und auf der anderen Seite Marokko;

9. „Staatsangehörige“ jede Person oder juristische Person mit marokkanischer Staatsangehörigkeit für die marokkanische Seite oder mit der Nationalität eines Mitgliedstaates für die europäische Seite, sofern im Falle juristischer Personen die wirksame Kontrolle, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, stets bei Personen oder juristischen Personen mit marokkanischer Staatsangehörigkeit für die marokkanische Seite liegt oder bei Personen oder juristischen Personen mit der Nationalität eines Mitgliedstaates oder eines der in Anhang V aufgeführten Drittstaaten für die europäische Seite;

10. „Subventionen“ jeden finanziellen Beitrag, der von Behörden, einer regionalen Stelle oder einer anderen öffentlichen Einrichtung gewährt wird, d. h. wenn

    a) eine Praxis der Regierung, einer regionalen Stelle oder einer anderen öffentlichen Einrichtung einen direkten Transfer von Geldern wie Zuschüsse, Darlehen oder Kapitalzufuhren, potenzielle direkte Transfers von Geldern an das Unternehmen oder die Übernahme von Verbindlichkeiten des Unternehmens wie Darlehensbürgschaften beinhaltet;

    b) die Regierung, eine regionale Stelle oder andere öffentliche Einrichtung auf normalerweise zu entrichtende Abgaben verzichtet oder diese nicht erhebt;

    c) die Regierung, eine regionale Stelle oder eine andere öffentliche Einrichtung Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellt oder Waren oder Dienstleistungen kauft;

    d) die Regierung, eine regionale Stelle oder eine andere öffentliche Einrichtung Zahlungen an einen Fördermechanismus leistet oder eine private Einrichtung damit betraut, eine oder mehrere der unter den Buchstaben a, b und c genannten Funktionen zu übernehmen, die normalerweise der Regierung obliegen, oder dazu anweist und sich diese Praktik kaum von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von den Regierungen ausgeübt werden,

    und dadurch ein Vorteil gewährt wird.

11. „Internationaler Luftverkehr“ den Luftverkehr, der den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat durchquert;

12. „Preis“ Tarife für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht (mit Ausnahme von Post) im Luftverkehr, einschließlich – falls zutreffend – der Landbeförderung in Verbindung mit der Beförderung im internationalen Luftverkehr, die von den Luftfahrtunternehmen einschließlich ihrer Beauftragten erhoben werden, sowie die Bedingungen für ihre Anwendung;

13. „Benutzungsgebühr“ eine Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Umfeld des Flughafens, im Bereich der Flugnavigation oder der Flugsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird;

14. „SESAR“ die technische Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums, die eine koordinierte, synchronisierte Forschung, Entwicklung und Indienststellung der neuen Generationen von Systemen für das Flugverkehrsmanagement vorsieht;

15. „Gebiet“ für das Königreich Marokko die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter seiner Hoheit oder Gerichtsbarkeit, und für die Europäische Gemeinschaft die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet unter den in diesem Vertrag sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen; die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Hoheit über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der EU, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar gelten;

und

16. „zuständige Behörde“ die in Anhang III aufgeführten Regierungsbehörden oder -stellen. Jede Änderung nationaler Rechtsvorschriften bezüglich des Status der zuständigen Behörden ist von der betreffenden Vertragspartei der andern Vertragspartei anzuzeigen.

Titel I

Wirtschaftliche Bestimmungen

Artikel 2

Verkehrsrechte

(1) Soweit in Anhang I nichts anderes bestimmt ist, gewährt jede Vertragspartei der anderen Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei folgende Rechte:

a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;

b) das Recht, in ihrem Gebiet zu anderen Zwecken zu landen als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr (Landung zu nichtgewerblichen Zwecken);

c) beim Betrieb eines vereinbarten Dienstes auf einer festgelegten Strecke das Recht, Landungen in ihrem Gebiet zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und/oder Post im internationalen Flugverkehr, entweder getrennt oder zusammen, durchzuführen,

und

d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

(2) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

a) für die Luftfahrtunternehmen Marokkos: das Recht, im Gebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft ist,

b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft: das Recht, im Gebiet Marokkos Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet Marokkos ist.

Artikel 3

Genehmigung

Bei Eingang von Anträgen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für Betriebserlaubnisse gewähren die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei die entsprechenden Erlaubnisse mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn

a) für marokkanische Luftfahrtunternehmen:

– das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung und gegebenenfalls seinen Sitz in Marokko hat und seine Zulassung sowie sonstige damit zusammenhängende Dokumente in Einklang mit dem Recht des Königreichs Marokko erhalten hat,

– das Königreich Marokko eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält,

und

– das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Eigentum von Marokko und/oder Staatsangehöriger Marokkos befindet und dort verbleibt und sich unter der wirksamen Kontrolle Marokkos und/oder Staatsangehöriger Marokkos befindet oder sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Eigentum der Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehöriger der Mitgliedstaaten befindet und dort verbleibt und sich stets unter der wirksamen Kontrolle der Mitgliedstaaten oder Staatsangehöriger der Mitgliedstaaten befindet;

b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft:

– das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung und gegebenenfalls seinen eingetragenen Sitz im Gebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft im Geltungsgebiet des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft hat und eine Betriebsgenehmigung der Gemeinschaft erhalten hat,

und

– der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedstaat die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde eindeutig angegeben ist,

und

– das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder Angehöriger der Mitgliedstaaten oder eines der in Anhang V aufgeführten Drittstaaten oder Staatsangehöriger dieser Drittstaaten befindet und dort verbleibt;

c) das Luftfahrtunternehmen qualifiziert ist, die Bedingungen gemäß den Gesetzen und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, die von der zuständigen Behörde, die den Antrag oder die Anträge prüft, in der Regel auf den internationalen Luftverkehr angewendet werden,

und

d) die Bestimmungen in Artikel 14 (Flugsicherheit) und Artikel 15 (Luftsicherheit) eingehalten und angewendet werden.

Artikel 4

Widerruf der Genehmigungen

(1) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien können Betriebserlaubnisse widerrufen, aussetzen oder beschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei anderweitig aussetzen oder beschränken, wenn:

a) für marokkanische Luftfahrtunternehmen:

– das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung und gegebenenfalls seinen Sitz nicht in Marokko hat und seine Zulassung sowie sonstige damit zusammenhängende Dokumente nicht in Einklang mit dem marokkanischen Recht erhalten hat,

– Marokko keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausgeübt und aufrechterhält,

oder

– das Luftfahrtunternehmen sich nicht im Eigentum und unter der wirksamen Kontrolle Marokkos und/oder Staatsangehöriger Marokkos oder der Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehöriger der Mitgliedstaaten befindet,

b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft:

– das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung oder gegebenenfalls seinen eingetragenen Sitz nicht im Gebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft im Geltungsgebiet des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft hat und keine Betriebsgenehmigung der Gemeinschaft erhalten hat,

– der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedstaat die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen nicht ausübt und diese auch nicht aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde nicht eindeutig angegeben ist,

oder

– das Luftfahrtunternehmen sich nicht im Eigentum und unter der wirksamen Kontrolle, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, von Mitgliedstaaten und/oder Angehörigen der Mitgliedstaaten oder eines der in Anhang V aufgeführten Drittstaaten und/oder Staatsangehöriger dieser Drittstaaten befindet,

c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 6 (Anwendung von Rechtsvorschriften) dieses Abkommens genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht eingehalten hat,

oder

d) die Bestimmungen in Artikel 14 (Flugsicherheit) und Artikel 15 (Luftsicherheit) nicht eingehalten und angewendet werden.

(2) Sofern nicht sofortige Maßnahmen unbedingt erforderlich sind, um die weitere Nichteinhaltung von Absatz 1 Buchstaben c oder d zu verhindern, werden die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Konsultation der zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei ausgeübt.

Artikel 5

Investitionen

Die Frage der Mehrheitsbeteiligung an einem marokkanischen Luftfahrtunternehmen oder seiner wirksamen Kontrolle durch einen Mitgliedstaat oder Staatsangehörige eines Mitgliedstaates oder an einem Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft oder seiner wirksamen Kontrolle durch Marokko oder Staatsangehörige Marokkos unterliegt einer vorherigen Entscheidung des durch dieses Abkommen eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses.

In dieser Entscheidung sind die Bedingungen anzugeben, die für die Erbringung der vereinbarten Dienste im Rahmen dieses Abkommens und für Dienste zwischen Drittstaaten und den Vertragsparteien gelten. Die Bestimmungen von Artikel 22 Absatz 9 dieses Abkommens gelten für diese Art von Entscheidungen nicht.

Artikel 6

Anwendung von Rechtsvorschriften

(1) Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei und während ihres Aufenthaltes im Gebiet einer Vertragspartei sind die dort geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften für den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder für den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu beachten.

(2) Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei und während ihres Aufenthaltes im Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen, sowie von allen, die in deren Namen handeln und vom Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in Bezug auf die Fracht zu befolgen.

Artikel 7

Wettbewerbspolitik

Im Rahmen dieses Abkommens gelten die Bestimmungen von Titel IV Kapitel II („Wettbewerb und sonstige wirtschaftliche Bestimmungen“) des Assoziierungsabkommens, es sei denn, im vorliegenden Abkommen sind genauere Regeln festgelegt.

Artikel 8

Subventionen

(1) Die Vertragsparteien erkennen an, dass staatliche Subventionen für Luftfahrtunternehmen den Wettbewerb durch Begünstigung bestimmter Unternehmen bei der Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten verzerren oder zu verzerren drohen, dass sie grundlegende Ziele dieses Abkommens in Frage stellen und mit dem Grundsatz eines offenen Luftverkehrsraums unvereinbar sind.

(2) Wird es für das Erreichen eines legitimen Ziels von einer Vertragspartei als unverzichtbar erachtet, einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen, die im Rahmen dieses Abkommens tätig sind, staatliche Subventionen zu gewähren, so müssen diese Subventionen dem Ziel angemessen, transparent und so gestaltet sein, dass ihre nachteiligen Auswirkungen auf die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei so gering wie möglich bleiben. Die Vertragspartei, die derartige Subventionen gewähren will, unterrichtet unverzüglich die andere Vertragspartei von ihrer Absicht und von der Übereinstimmung der geplanten Subvention mit den in diesem Abkommen festgelegten Kriterien.

(3) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine von der anderen Vertragspartei oder gegebenenfalls von einer öffentlichen oder Regierungsstelle eines anderen Landes als den Vertragsparteien vorgesehene Subvention die in Absatz 2 genannten Kriterien nicht erfüllt, kann sie eine Sitzung des in Artikel 22 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um die Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen zu entwickeln.

(4) Kann eine Streitigkeit nicht durch den Gemeinsamen Ausschuss beigelegt werden, so bleibt den Vertragsparteien die Möglichkeit unbenommen, ihre jeweiligen Antisubventionsmaßnahmen anzuwenden.

(5) Die Bestimmungen dieses Artikels berühren nicht die Gesetze und sonstigen Bestimmungen der Vertragsparteien betreffend Luftverkehrsverbindungen von allgemeinem Interesse und für ihre Gebiete geltende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.

Artikel 9

Kommerzielle Tätigkeiten

(1) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros zur Verkaufsförderung sowie zum Verkauf ihrer Dienstleistungen und damit zusammenhängenden Tätigkeiten zu errichten.

(2) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Unterstützung der Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Vertragspartei hineinzubringen und dort zu unterhalten.

(3)

a) Unbeschadet von Buchstabe b hat jedes Luftfahrtunternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht,

   i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder nach Wahl

   ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten zu treffen, soweit diese Anbieter aufgrund der Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei Zugang zum Markt haben und auf dem Markt vertreten sind.

b) Bei folgenden Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten, d. h. Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste, Fracht- und Postabfertigung im Hinblick auf die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Luftfahrzeug unterliegen die unter Buchstabe a Ziffern i und ii aufgeführten Rechte lediglich spezifischen Beschränkungen gemäß den im Gebiet der anderen Vertragspartei geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften. Ist aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen und besteht kein effektiver Wettbewerb zwischen den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten, müssen alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in angemessener Weise zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienstleistungen dürfen nicht über die Vollkosten einschließlich einer angemessenen Kapitalrendite nach Abschreibung hinausgehen.

(4) Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann sich am Verkauf von Luftbeförderungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Beauftragten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler beteiligen. Jedes Unternehmen hat das Recht, derartige Beförderungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.

(5) Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, örtliche Einnahmen zu konvertieren und vom Gebiet der anderen Vertrags-

partei nach seinem Land zu überweisen und auf Antrag, soweit dies nicht mit allgemein anwendbaren Rechtsvorschriften oder Bestimmungen unvereinbar ist, nach dem Land oder den Ländern seiner Wahl. Die Konvertierung und Überweisung sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung frei zu gestatten zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt.

(6) Den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei wird gestattet, örtliche Ausgaben, insbesondere den Erwerb von Treibstoff, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu zahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können nach eigenem Ermessen derartige Ausgaben im Gebiet der anderen Vertragspartei entsprechend den dort geltenden Währungsvorschriften in frei konvertierbaren Währungen zahlen.

(7) Zur Durchführung oder zum Angebot der unter das Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Kooperations-Marketing-Vereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen mit:

a) allen Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien,

und

b) allen Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates,

und

c) allen Bodenbeförderungsanbietern des Land- oder Seeverkehrs, mit der Maßgabe, dass i) alle Beteiligten derartiger Vereinbarungen über die entsprechende Genehmigung verfügen und dass ii) die Vereinbarungen die Auflagen für Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden. Beim Verkauf von Personenbeförderungsdiensten im Rahmen von Code-Sharing ist der Käufer an der Verkaufsstelle oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber zu unterrichten, welcher Anbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

(8)

a) Bei Personenbeförderungsdiensten werden Bodenbeförderungsanbieter nicht allein deshalb den Gesetzen und sonstigen Bestimmungen für den Luftverkehr unterworfen, weil diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird. Die Bodenbeförderungsanbieter können nach ihrem Ermessen Kooperationsvereinbarungen schließen. Bei Entscheidungen über eine spezifische Regelung können die Bodenbeförderungsanbieter unter anderem Verbraucherinteressen sowie technische, wirtschaftliche, räumliche und kapazitätsbezogene Sachzwänge in ihre Erwägungen einbeziehen.

b) Unbeschadet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten der Vertragsparteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Landverkehrsmittel zur Beförderung von Fracht nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten von Marokko und der Europäischen Gemeinschaft oder in Drittländern benutzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der anwendbaren Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befördern. Derartige Fracht, gleichviel, ob auf dem Land- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Landverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn im Rahmen von Vereinbarungen mit anderen Landverkehrsträgern durchführen lassen, einschließlich der Beförderung auf dem Landweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Derartige verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Boden gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irregeführt werden.

Artikel 10

Zölle und Gebühren

(1) Bei Ankunft im Gebiet einer Vertragspartei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, ihr Bodengerät, Ersatzteile (einschließlich Motoren), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte sonstige Güter) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die

a) durch die innerstaatlichen oder lokalen Behörden oder die Europäische Gemeinschaft erhoben werden und

b) nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

(2) Außerdem werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von den in Absatz 1 genannten Steuern, Abgaben, Zöllen, Gebühren und sonstigen Abgaben außer den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:

a) Bordvorräte, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen werden,

b) Bodengerät und Ersatzteile (einschließlich Motoren), die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt werden,

c) Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden,

d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Vertragspartei, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden, und

e) Ausrüstungen für die Flug- und die Luftsicherheit zum Einsatz an Flughäfen oder in Frachtabfertigungsterminals.

(3) Durch dieses Abkommen wird Treibstoff, der von einer Vertragspartei an Luftfahrtunternehmen innerhalb seines Gebietes geliefert wird, nicht von Steuern, Abgaben, Zöllen und Gebühren ähnlich den in Absatz 1 genannten befreit. Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet sowie beim Aufenthalt in dem

Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften für den Verkauf, die Lieferung und die Verwendung von Flugzeugtreibstoff von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können auf Verlangen unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden.

(5) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn die Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Ausleihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Vertragspartei geschlossen hat.

(6) Dieses Abkommen hindert die Vertragsparteien nicht daran, Steuern, Abgaben, Zölle oder Gebühren auf Güter zu erheben, die zu anderen Zwecken als dem Verbrauch an Bord an Fluggäste auf dem Abschnitt eines Luftverkehrsdienstes zwischen zwei Punkten innerhalb ihres Gebiets verkauft werden, auf dem Ein- und Aussteigen zulässig ist.

Artikel 11

Benutzungsgebühren

(1) Eine Vertragspartei verlangt von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei keine höheren Gebühren bzw. lässt keine höheren Gebühren zu, als sie ihren eigenen Luftfahrtunternehmen für die Durchführung vergleichbarer internationaler Luftverkehrsdienste auferlegt werden.

(2) Die Anhebung von Gebühren oder die Einführung neuer Gebühren wird erst nach angemessenen Konsultationen zwischen den zuständigen Gebühren erhebenden Stellen und den Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsparteien erfolgen. Die Benutzer müssen in angemessener Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren unterrichtet werden, um Stellung nehmen zu können, bevor die Änderungen tatsächlich erfolgen. Die Vertragsparteien fördern außerdem den Austausch von Informationen, die notwendig sein können, um eine exakte Bewertung der Angemessenheit, Berechtigung oder Aufteilung der Gebühren in Übereinstimmung mit den Grundsätzen dieses Artikels zu ermöglichen.

Artikel 12

Preisgestaltung

Die Preise für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens werden frei festgesetzt und sind keiner Genehmigung zu unterwerfen. Eine Vorlage ausschließlich zu Informationszwecken kann jedoch verlangt werden. Preise für die Beförderung ausschließlich innerhalb der Europäischen Gemeinschaft unterliegen den Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft.

Artikel 13

Statistik

Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien liefern einander auf Verlangen Informationen und Statistiken zum Verkehrsvolumen, das von den durch eine Vertragspartei für die vereinbarten Dienste zugelassenen Luftverkehrsunternehmen nach dem oder vom Gebiet der anderen Vertragspartei befördert wurde, und zwar in der gleichen Form, in der sie von den zugelassenen Luftfahrtunternehmen für ihre zuständigen nationalen Behörden ausgearbeitet und diesen vorgelegt wurden. Alle zusätzlichen statistischen Daten über den Verkehr, die die zuständigen Behörden einer Vertragspartei von den Behörden der anderen Vertragspartei verlangen können, sind auf Verlangen einer der Vertragsparteien Gegenstand der Erörterung durch den Gemeinsamen Ausschuss.

Titel II

Zusammenarbeit im Regelungsbereich

Artikel 14

Flugsicherheit

(1) Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang VI. A aufgeführten Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft im Bereich der Luftverkehrssicherheit unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen.

(2) Die Vertragsparteien stellen sicher, dass Luftfahrzeuge, die bei einer Vertragspartei registriert sind, bei Verdacht auf Verstoß gegen internationale Standards der Luftverkehrssicherheit aufgrund des ICAO-Abkommens bei der Landung auf Flughäfen der anderen Vertragspartei, die dem internationalen Luftverkehr im Gebiet der anderen Vertragspartei offenstehen, Inspektionen an Bord und außen am Luftfahrzeug durch die zuständigen Behörden dieser anderen Vertragspartei unterzogen werden, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente der Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu prüfen.

(3) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsstandards verlangen.

(4) Dieses Abkommen darf nicht so ausgelegt werden, dass die Befugnisse der zuständigen Behörden einer Vertragspartei beschränkt werden, alle angemessenen und unmittelbaren Maßnahmen zu ergreifen, wenn sie bezüglich Luftfahrzeugen, Erzeugnissen oder Dienstleistungen feststellt, dass diese möglicherweise:

a) die Mindestnormen, die gemäß dem ICAO-Abkommen oder den in Anhang VI. A aufgeführten Rechtsvorschriften – je nachdem, welches zutreffend ist – festgelegt wurden, nicht erfüllen

oder

b) Anlass zu ernsten Bedenken aufgrund einer Inspektion im Sinne von Absatz 2 geben, nicht die gemäß dem ICAO-Abkommen oder den in Anhang VI. A aufgeführten Rechtsvorschriften – je nachdem, welches zutreffend ist – festgelegten Mindestnormen erfüllt,

oder

c) Anlass zu ernsten Bedenken geben, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung von Mindestnormen, die gemäß dem ICAO-Abkommen oder den in Anhang VI. A aufgeführten Rechtsvorschriften – je nachdem, welches zutreffend ist – festgelegt wurden, mangelt.

(5) Ergreifen die zuständigen Behörden einer Vertragspartei Maßnahmen nach Absatz 4, so unterrichten sie unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei davon und begründen ihre Maßnahmen.

(6) Werden Maßnahmen in Anwendung von Absatz 4 nicht aufgehoben, obwohl die Grundlage für ihr Ergreifen entfallen ist, kann jede Vertragspartei die Angelegenheit dem Gemeinsamen Ausschuss vorlegen.

Artikel 15

Luftfahrtsicherheit

(1) Da die Gewährleistung der Sicherheit ziviler Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen eine Grundvoraussetzung für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs ist, bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu gewährleisten (insbesondere ihre Verpflichtungen aufgrund des ICAO-Abkommens, des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, das am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, das am 16. Dezember

1970 in Den Haag unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das am 23. September 1971 in Montreal unterzeichnet wurde, des Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnet wurde, und des Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnet wurde, soweit beide Vertragsparteien diesen Übereinkünften beigetreten sind, sowie aufgrund aller sonstigen Übereinkünfte und Protokolle im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, denen beide Vertragsparteien beigetreten sind).

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsstandards und, soweit sie von ihnen angewandt werden, entsprechend den empfohlenen Praktiken, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; beide Vertragsparteien verlangen, dass die Halter von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen sowie Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

(4) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet effektive Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchsuchung von Fluggästen und ihrem Handgepäck sowie zur geeigneten Kontrolle von Besatzungen, Fracht (einschließlich aufgegebenem Gepäck) und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Maßnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen zu begegnen. Die Vertragsparteien vereinbaren, dass ihre Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden können, die in Absatz 3 aufgeführten Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Einflug in das, den Ausflug aus dem und den Aufenthalt in dem Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei einzuhalten. Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

(5) Bei tatsächlichem Eintreten oder Drohen einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Besatzungen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

(6) Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels abweicht, kann diese Vertragspartei sofortige Konsultationen mit der anderen Vertragspartei verlangen.

(7) Unbeschadet von Artikel 4 (Widerruf der Genehmigungen) dieses Abkommens stellt die Tatsache, dass innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags keine zufriedenstellende Einigung erzielt werden konnte, einen Grund dafür dar, die Betriebserlaubnis und die technische Genehmigung von Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

(8) Wenn eine unmittelbare und außergewöhnliche Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Maßnahmen treffen.

(9) Die nach Absatz 7 getroffenen Maßnahmen werden eingestellt, wenn die andere Vertragspartei den Bestimmungen dieses Artikels nachkommt.

Artikel 16

Flugverkehrsmanagement

(1) Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang VI. B aufgeführten Rechtsvorschriften unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, eine möglichst enge Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements mit dem Ziel anzustreben, den einheitlichen europäischen Luftraum auf Marokko auszuweiten, um das Niveau der gegenwärtigen Sicherheitsnormen sowie der Gesamteffizienz bei den allgemeinen Verkehrsstandards in Europa anzuheben, Kapazitäten zu optimieren und Verzögerungen zu minimieren.

(3) Um die Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum in ihren Gebieten zu erleichtern:

a) trifft Marokko die erforderlichen Maßnahmen, um seine institutionellen Strukturen für das Flugverkehrsmanagement an den einheitlichen europäischen Luftraum anzupassen, insbesondere durch Einrichtung nationaler Aufsichtsbehörden mit klarer Zuständigkeit, die zumindest funktionell unabhängig von den Anbietern von Flugsicherungsdiensten sind,

und

b) die Europäische Gemeinschaft assoziiert Marokko bei den einschlägigen operationellen Initiativen in den Bereichen Flugsicherungsdienste, Luftraum und Interoperabilität, die sich aus dem einheitlichen europäischen Luftraum ergeben, insbesondere durch frühzeitige Einbeziehung der Bemühungen Marokkos bei der Schaffung funktioneller Luftraumblöcke oder durch angemessene Koordinierung bei SESAR.

Artikel 17

Umwelt

(1) Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang VI. C aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft unter den nachfolgend angegebenen Bedingungen.

(2) Dieses Abkommen schränkt in keiner Weise das Recht der zuständigen Behörden der Vertragsparteien ein, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um die Umweltauswirkungen des im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten internationalen Luftverkehrs zu verhindern oder anderweitig gegen sie vorzugehen, soweit diese Maßnahmen ohne Ansehen der Nationalität angewandt werden.

Artikel 18

Verbraucherschutz

Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang VI. D aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs.

Artikel 19

Computergesteuerte Buchungssysteme

Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang VI. E aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs.

Artikel 20

Soziale Aspekte

Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang VI. F aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs.

Titel III

Institutionelle Bestimmungen

Artikel 21

Auslegung und Durchführung

(1) Die Vertragsparteien treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art, um die Erfüllung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Verpflichtungen zu gewährleisten, und enthalten sich aller Maßnahmen, die die Erreichung der mit diesem Abkommen verfolgten Ziele gefährden könnten.

(2) Jede Vertragspartei ist für eine ordnungsgemäße Durchführung dieses Abkommens in ihrem Gebiet verantwortlich, insbesondere in Bezug auf die in Anhang VI aufgeführten Verordnungen und Richtlinien im Bereich des Luftverkehrs.

(3) Jede Vertragspartei stellt der anderen Vertragspartei bei Untersuchungen zu möglichen Verstößen, die diese Vertragspartei im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten gemäß diesem Abkommen durchführt, alle notwendigen Informationen zur Verfügung und leistet ihr die erforderliche Unterstützung.

(4) Handelt eine Vertragspartei im Rahmen der ihr durch das Abkommen übertragenen Zuständigkeiten in Angelegenheiten, die Interessen der anderen Vertragspartei berühren und die Behörden oder Unternehmen dieser Vertragspartei betreffen, so werden die Behörden dieser anderen Vertragspartei umfassend unterrichtet und erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird.

Artikel 22

Der Gemeinsame Ausschuss

(1) Es wird ein Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien (nachstehend „Gemeinsamer Ausschuss“ genannt) eingesetzt, der für die Verwaltung dieses Abkommens zuständig ist und seine ordnungsgemäße Anwendung gewährleistet. Dazu gibt er in den im Abkommen vorgesehenen Fällen Empfehlungen ab und trifft Entscheidungen.

(2) Die Entscheidungen des Gemeinsamen Ausschusses werden gemeinsam getroffen und sind für die Vertragsparteien bindend. Sie werden von den Vertragsparteien gemäß ihren eigenen Vorschriften umgesetzt.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Sitzung verlangen.

(4) Eine der Vertragsparteien kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu lösen. Diese Sitzung muss so früh wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang des Antrags, soweit nicht anders vereinbart.

(5) Zur ordnungsgemäßen Durchführung dieses Abkommens tauschen die Vertragsparteien Informationen aus und halten auf Antrag einer Vertragspartei Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss ab.

(6) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich durch Beschluss eine Geschäftsordnung.

(7) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine Entscheidung des Gemeinsamen Ausschusses von der anderen Vertragspartei nicht ordnungsgemäß umgesetzt wird, so kann sie verlangen, dass diese Frage im Gemeinsamen Ausschuss erörtert wird. Gelangt der Gemeinsame Ausschuss nicht binnen zwei Monaten nach seiner Befassung zu einer Lösung, so kann die ersuchende Vertragspartei vorübergehend angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 24 treffen.

(8) Zu jeder Entscheidung des Gemeinsamen Ausschusses werden der Zeitpunkt der Umsetzung durch die Vertragsparteien und alle weiteren Informationen, die die Wirtschaftsbeteiligten betreffen können, angegeben.

(9) Unbeschadet des Absatzes 2 können die Vertragsparteien, wenn der Gemeinsame Ausschuss in einer ihm vorgelegten Frage nicht binnen sechs Monaten nach seiner Befassung zu einer Entscheidung gelangt ist, vorübergehend angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 24 treffen.

(10) Der Gemeinsame Ausschuss prüft Fragen betreffend bilaterale Investitionen im Hinblick auf Mehrheitsbeteiligung oder Veränderungen in Bezug auf die wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien.

(11) Der Gemeinsame Ausschuss trägt außerdem zur Vertiefung der Zusammenarbeit bei durch:

a) Unterstützung des Austauschs von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich der Rechtsetzung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Flug und Luftsicherheit, Umwelt, Luftfahrtinfrastruktur (auch Slots) und Verbraucherschutz,

b) regelmäßige Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner derzeitigen Anwendung sowie Entwicklung geeigneter Lösungen bei berechtigten Einwänden,

c) Berücksichtigung potenzieller Bereiche für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens.

Artikel 23

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

(1) Jede Vertragspartei kann den Gemeinsamen Ausschuss mit Streitigkeiten bezüglich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens befassen, die nicht gemäß Artikel 22 beigelegt werden konnten. Für die Zwecke dieses Artikels handelt der im Rahmen des Assoziierungsabkommens eingerichtete Assoziierungsrat als Gemeinsamer Ausschuss.

(2) Der Gemeinsame Ausschuss kann die Streitigkeit durch Beschluss beilegen.

(3) Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des in Absatz 2 genannten Beschlusses.

(4) Kann die Streitigkeit nicht gemäß Absatz 2 beigelegt werden, so wird sie auf Ersuchen einer der Vertragsparteien nach dem folgenden Verfahren an ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern verwiesen:

a) Jede Vertragspartei ernennt innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang der von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifizierung über den Antrag auf Schiedsverfahren vor dem Schiedsgericht einen Schiedsrichter; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen von den beiden anderen Schiedsrichtern zu ernennen. Hat eine Vertragspartei innerhalb der vereinbarten Frist keinen Schiedsrichter ernannt, oder wurde der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der vereinbarten Frist ernannt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter zu ernennen.

b) Der nach Buchstabe a ernannte dritte Schiedsrichter ist Staatsangehöriger eines Drittstaates, und er führt den Vorsitz über das Schiedsgericht.

c) Das Schiedsgericht gibt sich eine Verfahrensordnung.

d) Vorbehaltlich der abschließenden Entscheidung des Schiedsgerichtes werden die ursprünglichen Kosten des Schiedsgerichtsverfahrens gleichmäßig auf die Vertragsparteien aufgeteilt.

(5) Vorabentscheidungen und endgültige Entscheidungen des Schiedsgerichts sind für die Vertragsparteien verbindlich.

(6) Kommt eine Vertragspartei einer gemäß den Bestimmungen dieses Artikels ergangenen Entscheidung des Schiedsgerichts nicht innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Bekanntgabe dieser Entscheidung nach, so kann die andere Vertragspartei für die Dauer dieses Verstoßes die Rechte oder Vorteile, die sie der für den Verstoß verantwortlichen Vertragspartei nach den Bestimmungen dieses Abkommens gewährt hatte, beschränken, aussetzen oder zurücknehmen.

Artikel 24

Schutzmaßnahmen

(1) Die Vertragsparteien treffen alle allgemeinen oder besonderen Maßnahmen, die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus diesem Abkommen erforderlich sind. Sie sorgen dafür, dass die Ziele dieses Abkommens erreicht werden.

(2) Ist die eine Vertragspartei der Auffassung, dass die andere Vertragspartei einer Verpflichtung aus diesem Abkommen nicht nachgekommen ist, so kann sie geeignete Maßnahmen treffen. Die Schutzmaßnahmen sind hinsichtlich ihres Umfangs und ihrer Dauer auf das zur Behebung der Situation oder zur Wahrung der Ausgewogenheit dieses Abkommens unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Vorrang ist Maßnahmen zu geben, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Abkommens möglichst wenig beeinträchtigen.

(3) Zieht eine Vertragspartei Schutzmaßnahmen in Erwägung, so unterrichtet die andere Vertragspartei durch den Gemeinsamen Ausschuss und übermittelt alle einschlägigen Informationen.

(4) Die Vertragsparteien führen unverzüglich Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss durch, um eine allgemein annehmbare Lösung zu finden.

(5) Unbeschadet von Artikel 3 Buchstabe d, Artikel 4 Buchstabe d, Artikel 14 und Artikel 15 darf die betreffende Vertragspartei bis nach Ablauf eines Monats nach der Übermittlung der Informationen gemäß Absatz 3 keine Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 4 vor Ablauf dieser Frist abgeschlossen wurde.

(6) Die betreffende Vertragspartei informiert den Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich über die getroffenen Maßnahmen und übermittelt alle einschlägigen Informationen.

(7) Alle aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen werden ausgesetzt, sobald die den Verstoß verursachende Vertragspartei die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

Artikel 25

Geografische Ausweitung des Abkommens

Die Vertragsparteien erkennen den bilateralen Charakter dieses Abkommens an, sind sich aber bewusst, dass es in den Rahmen der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft fällt, die laut der Erklärung von Barcelona vom 28. November 1995 aufgebaut werden soll. Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Führung eines kontinuierlichen Dialogs, um die Vereinbarkeit dieses Abkommens mit dem Prozess von Barcelona zu gewährleisten, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit, in gegenseitigem Einvernehmen Änderungen zu beschließen, um ähnliche Luftverkehrsabkommen zu berücksichtigen.

Artikel 26

Verhältnis zu anderen Übereinkünften

(1) Die Bestimmungen dieses Abkommens ersetzen die einschlägigen Bestimmungen der geltenden bilateralen Abkommen zwischen Marokko und den Mitgliedstaaten. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen abgeleitet werden und nicht unter dieses Abkommen fallen, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, vorausgesetzt, es findet keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und ihren Staatsangehörigen statt.

(2) Treten die Vertragsparteien einem multilateralen Übereinkommen bei oder billigen sie einen Beschluss der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie im Gemeinsamen Ausschuss, ob das vorliegende Abkommen zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.

(3) Dieses Abkommen berührt nicht etwaige Beschlüsse beider Vertragsparteien, etwaige künftige Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation anzuwenden. Die Vertragsparteien dürfen dieses Abkommen oder Teile davon nicht als Argument gegen die Erörterung politischer Alternativen hinsichtlich unter dieses Abkommen fallender Fragen in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zitieren.

Artikel 27

Änderungen

(1) Wünscht eine Vertragspartei eine Änderung dieses Abkommens, so setzt sie den Gemeinsamen Ausschuss davon in Kenntnis. Die Änderung des Abkommens tritt nach Abschluss der jeweiligen internen Verfahren der Vertragsparteien in Kraft.

(2) Der Gemeinsame Ausschuss kann auf Vorschlag einer Vertragspartei und in Übereinstimmung mit diesem Artikel entscheiden, die Anhänge des Abkommens zu ändern.

(3) Nach diesem Abkommen bleibt es jeder Vertragspartei unbenommen, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Abkommens im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang VI aufgeführten Bereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern.

(4) Erlässt eine Vertragspartei neue Rechtsvorschriften, so setzt sie die andere Vertragspartei davon so bald und so umfassend wie möglich in Kenntnis. Auf Verlangen einer der Vertragsparteien kann ein vorläufiger Meinungsaustausch im Gemeinsamen Ausschuss erfolgen.

(5) Erlässt eine Vertragspartei neue Rechtsvorschriften oder ändert sie ihre Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang VI aufgeführten Bereich, so setzt sie die andere Vertragspartei davon innerhalb von dreißig Tagen nach Annahme der Rechtsvorschriften in Kenntnis. Auf Verlangen einer der Vertragsparteien führt der Gemeinsame Ausschuss danach innerhalb von sechzig Tagen einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen solcher neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.

(6) Der Gemeinsame Ausschuss

a) trifft eine Entscheidung zur Änderung von Anhang VI, um darin gegebenenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften aufzunehmen,

oder

b) trifft eine Entscheidung, dass die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften als mit diesem Abkommen vereinbar anzusehen sind,

oder

c) beschließt innerhalb einer annehmbaren Frist eine andere Maßnahme zum Schutz des ordnungsgemäßen Funktionierens dieses Abkommens.

Artikel 28

Beendigung

(1) Dieses Abkommen wird auf unbegrenzte Zeit geschlossen.

(2) Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich den Beschluss notifizieren, dieses Abkommen zu kündigen. Diese Notifikation ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Das Abkommen endet zwölf Monate nach dem Datum des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei, sofern nicht die Notifikation vor Ablauf dieser Frist zurückgenommen wird.

(3) Dieses Abkommen tritt außer Kraft oder wird ausgesetzt, wenn das Assoziierungsabkommen außer Kraft tritt oder ausgesetzt wird.

Artikel 29

Registrierung bei der ICAO und dem Sekretariat der Vereinten Nationen

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen registriert.

Artikel 30

Inkrafttreten

(1) Dieses Abkommen wird ab dem Datum der Unterzeichnung im Einklang mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustauschs zwischen den Vertragsparteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Für die Zwecke dieses Notenaustauschs übermittelt das Königreich Marokko dem Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union seine diplomatische Note an die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, und das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union übermittelt dem Königreich Marokko die diplomatische Note der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten. Die diplomatische Note der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten enthält Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

Zu Urkund dessen haben die gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Brüssel am zwölften Dezember zweitausendsechs in zwei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer, ungarischer und arabischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Anhang I

Vereinbarte Dienste und festgelegte Strecken

1. Dieser Anhang unterliegt den in Anhang IV dieses Abkommens aufgeführten Übergangsbestimmungen.
2. Jede Partei gewährt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei die Rechte für den Betrieb von Luftverkehrsdiensten auf den nachfolgend angegebenen Strecken:
   a) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft:

      Punkte in der Europäischen Gemeinschaft – ein Punkt oder mehrere Punkte in Marokko – Punkte darüber hinaus;

   b) für marokkanische Luftfahrtunternehmen:

      Punkte in Marokko – ein Punkt oder mehrere Punkte in der Europäischen Gemeinschaft.
3. Marokkanische Luftfahrtunternehmen sind berechtigt, die in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Verkehrsrechte unter Einbeziehung von mehr als einem Punkt im Gebiet der Gemeinschaft auszuüben, soweit diese Dienste vom Gebiet Marokkos ausgehen oder ihr Ziel dort haben.

   Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind berechtigt, die in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Verkehrsrechte zwischen Marokko und Punkten darüber hinaus auszuüben, soweit diese Dienste vom Gebiet der Gemeinschaft ausgehen oder ihr Ziel dort haben und diese Punkte, wenn es sich um die Beförderung von Fluggästen handelt, in den Ländern der Europäischen Nachbarschaftspolitik liegen.

   Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft sind berechtigt, bei Diensten nach/von Marokko bei einer Beförderungsleistung mehr als einen Punkt zu bedienen (Co-Terminalisation) und zwischen diesen Punkten das Recht auf Zwischenlandungen wahrzunehmen.

   In die Europäische Nachbarschaftspolitik sind folgende Länder einbezogen: Ägypten, Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marokko, Republik Moldau, Palästinensische Gebiete, Syrien, Tunesien und die Ukraine. Die in den Ländern der Nachbarschaftspolitik gelegenen Punkte können auch für Zwischenlandungen genutzt werden.
4. Die festgelegten Strecken können in beiden Richtungen beflogen werden. Bei den festgelegten Strecken kann jeder Zwischenlandungspunkt oder über die Strecken hinaus gelegene Punkt nach dem Ermessen jedes Unternehmens von manchen oder allen Diensten ausgenommen werden, soweit der Dienst – für marokkanische Luftfahrtunternehmen – vom Hoheitsgebiet Marokkos ausgeht oder dort sein Ziel hat, oder – für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft – vom Gebiet der Europäischen Gemeinschaft ausgeht oder dort sein Ziel hat.
5. Jede Partei lässt es zu, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grund marktbezogener kommerzieller Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Partei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den Typ bzw. die Typen der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, außer aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen.
6. Jedes Luftfahrtunternehmen, das sich am internationalen Luftverkehr beteiligt, kann ohne Beschränkungen an allen Punkten der festgelegten Strecken den Typ der eingesetzten Luftfahrzeuge ändern.
7. Das Leasing mit Besatzung (Wet-Lease) eines Luftfahrzeugs eines Drittstaatsunternehmens durch ein marokkanisches Luftfahrtunternehmen oder eines Luftfahrzeugs eines Unternehmens aus einem anderen Drittstaat als den in Anhang V genannten Staaten durch ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft zur Wahrnehmung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte muss die Ausnahme bleiben oder zur Deckung eines befristeten Bedarfs dienen. Eine solche Maßnahme bedarf der vorherigen Genehmigung durch die Behörde, die die Genehmigung des anmietenden Luftfahrtunternehmens ausgestellt hat, sowie durch die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei.

Anhang II

Bilaterale Abkommen zwischen Marokko und den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft

Wie in Artikel 25 dieses Abkommens vorgesehen, geht dieses Abkommen den einschlägigen Bestimmungen der folgenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Marokko und den Mitgliedstaaten vor:

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs Belgien und der Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko, unterzeichnet in Rabat am 20. Januar 1958, ergänzt durch den Notenwechsel vom 20. Januar 1958, zuletzt geändert durch die Absichtserklärung, unterzeichnet am 11. Juni 2002 in Rabat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und Marokko, unterzeichnet in Rabat am 8. Mai 1961, an das sich die Tschechische Republik für gebunden erklärt hat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs Dänemark und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 14. November 1977 in Rabat, ergänzt durch den Notenwechsel vom 14. November 1977.

– Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Marokko über den Luftverkehr, unterzeichnet am 12. Oktober 1961 in Bonn.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Hellenischen Republik und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 10. Mai 1999 in Rabat, in Verbindung mit der Absichtserklärung, die am 6. Oktober 1998 in Athen unterzeichnet wurde.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Spaniens und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 7. Juli 1970 in Madrid, zuletzt ergänzt durch den Briefwechsel vom 12. August 2003 und 25. August 2003.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Französischen Republik und der Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko, unterzeichnet am 25. Oktober 1957 in Rabat,

– geändert durch den Briefwechsel vom 22. März 1961,

– geändert durch das Vereinbarte Protokoll vom 2. und 5. Dezember 1968,

– geändert durch die Konsultationsvereinbarung vom 17. und 18. Mai 1976,

– geändert durch die Konsultationsvereinbarung vom 15. März 1977, zuletzt geändert durch die Konsultationsvereinbarung vom 22. und 23. März 1984 und durch den Briefwechsel vom 14. März 1984.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Italienischen Republik und der Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko, unterzeichnet am 8. Juli 1967 in Rom, geändert durch die Absichtserklärung, die am 13. Juli 2000 in Rom unterzeichnet wurde, zuletzt geändert durch den Notenwechsel vom 17. Oktober 2001 und vom 3. Januar 2002.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Republik Lettland und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 19. Mai 1999 in Warschau.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Großherzogtums Luxemburg und der Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko, unterzeichnet am 5. Juli 1961 in Bonn.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Volksrepublik Ungarn und dem Königreich Marokko, unterzeichnet am 21. März 1967 in Rabat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Republik Malta und der Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko, unterzeichnet am 26. Mai 1983 in Rabat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung Ihrer Majestät der Königin der Niederlande und der Regierung Seiner Majestät des Königs von Marokko, unterzeichnet am 20. Mai 1959 in Rabat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 27. Februar 2002 in Rabat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Volksrepublik Polen und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 29. November 1969 in Rabat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen Portugal und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 3. April 1958 in Rabat, ergänzt durch das Protokoll, das am 19. Dezember 1975 in Lissabon unterzeichnet wurde, zuletzt ergänzt durch das Protokoll, das am 17. November 2003 in Lissabon unterzeichnet wurde.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs Schweden und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 14. November 1977 in Rabat, ergänzt durch Notenwechsel vom 14. November 1977.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland und der Regierung des Königreichs Marokko, unterzeichnet am 22. Oktober 1965 in London, geändert durch den Notenwechsel vom 10. und 14. Oktober 1968, geändert durch das Protokoll, das am 14. März 1997 in London unterzeichnet wurde, zuletzt ergänzt durch das Protokoll, das am 17. Oktober 1997 in Rabat unterzeichnet wurde.

– Paraphierte oder unterzeichnete und am Tag der Unterzeichnung dieses Abkommens noch nicht in Kraft getretene und nicht vorläufig angewendete Luftverkehrsabkommen und sonstige Vereinbarungen zwischen dem Königreich Marokko und Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung des Königreichs der Niederlande und der Regierung des Königreichs Marokko, als Anhang 1 der am 20. Juni 2001 in Den Haag unterzeichneten Absichtserklärung beigefügt.

Anhang III

Verfahren für Betriebsgenehmigungen und technische Erlaubnisse zuständige Behörden

1. Europäische Gemeinschaft

Deutschland:

Luftfahrt-Bundesamt
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Österreich:

Zivilluftfahrtbehörde
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Belgien:

Generaldirektion Luftverkehr
Föderaler öffentlicher Dienst Mobilität und Transportwesen

Zypern:

Abteilung Zivilluftfahrt
Ministerium für Kommunikation und öffentliche Arbeiten

Dänemark:

Zivilluftfahrtbehörde

Spanien:

Generaldirektion Zivilluftfahrt
Ministerium für Infrastrukturen und Verkehr

Estland:

Zivilluftfahrtbehörde

Finnland:

Zivilluftfahrtbehörde

Frankreich:

Generaldirektion Zivilluftfahrt (DGAC)

Griechenland:

Hellenische Zivilluftfahrtbehörde
Ministerium für Verkehr und Kommunikation

Ungarn:

Generaldirektion Zivilluftfahrt
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr

Irland:

Generaldirektion Zivilluftfahrt
Abteilung Verkehr

Italien:

Nationale Behörde für Zivilluftfahrt (ENAC)

Lettland:

Zivilluftfahrtbehörde
Ministerium für Verkehr und Kommunikation

Litauen:

Zivilluftfahrtbehörde

Luxemburg:

Direktion Zivilluftfahrt

Malta:

Abteilung Zivilluftfahrt

Niederlande:

Ministerium für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft:
Generaldirektion Zivilluftfahrt und Güterverkehr
Inspektion Verkehr und Wasserwirtschaft

Polen:

Amt für Zivilluftfahrt

Portugal:

Nationale Behörde für Zivilluftfahrt (INAC)
Ministerium für Ausrüstung, Planung und Raumordnung

Tschechische Republik:

Abteilung Zivilluftfahrt
Ministerium für Verkehr
Generaldirektion Zivilluftfahrt

Vereinigtes Königreich:

Direktion Luftverkehr
Ministerium für Verkehr

Slowakische Republik:

Abteilung Zivilluftfahrt
Ministerium für Verkehr, Post und Fernmeldewesen

Slowenien:

Direktion Zivilluftfahrt
Ministerium für Verkehr

Schweden:

Generaldirektion für Zivilluftfahrt

2. Königreich Marokko

Direktion Zivilluftfahrt
Ministerium für Ausrüstung und Verkehr

Anhang IV
Übergangsbestimmungen

1. Die Umsetzung und Anwendung aller in Anhang VI aufgeführten Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts betreffend den Luftverkehr durch Marokko ist Gegenstand einer Bewertung in der Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft, die vom Gemeinsamen Ausschuss bestätigt wird. Diese Entscheidung des Gemeinsamen Ausschusses wird spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Abkommens ergehen.
2. Bis zum Zeitpunkt der Annahme dieser Entscheidung schließen die in Anhang I aufgeführten vereinbarten Dienste und angegebenen Strecken nicht das Recht für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft ein, Beförderungen von Passagieren und Fracht von Marokko zu Punkten darüber hinaus durchzuführen und umgekehrt, und das Recht für Luftfahrtunternehmen Marokkos, Beförderungen von Passagieren und Fracht von einem Punkt in der Europäischen Gemeinschaft zu einem anderen Punkt der Europäischen Gemeinschaft durchzuführen und umgekehrt. Jedoch können alle Verkehrsrechte der 5. Freiheit, die durch eines der in Anhang II aufgeführten bilateralen Abkommen zwischen Marokko und den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft gewährt wurden, weiterhin wahrgenommen werden, sofern keine Diskriminierung aufgrund der Nationalität stattfindet.

Anhang V

Liste der Staaten nach den Artikeln 3 und 4 des Abkommens

1. Republik Island (im Rahmen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum)
2. Fürstentum Liechtenstein (im Rahmen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum)
3. Königreich Norwegen (im Rahmen des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum)
4. Schweizerische Eidgenossenschaft (im Rahmen des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr).

Anhang VI
Vorschriften für die Zivilluftfahrt

Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachfolgenden Rechtsakte gelten für die Zwecke des Abkommens, sofern in diesem Anhang oder in Anhang IV über Übergangsbestimmungen nichts anderes bestimmt ist. Erforderlichenfalls sind spezifische Anpassungen für einzelne Rechtsvorschriften im Folgenden aufgeführt.

A. Flugsicherheit

Anmerkung: Die Einzelheiten der Bedingungen für eine Beteiligung Marokkos als Beobachter an der EASA werden zu einem späteren Zeitpunkt erörtert.

Nr. 3922/91

Verordnung Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt,

geändert durch:

– Verordnung (EG) Nr. 2176/96 der Kommission vom 13. November 1996 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt
– Verordnung Nr. 1069/1999 der Kommission vom 25. Mai 1999 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt
– Verordnung Nr. 2871/2000 der Kommission vom 28. Dezember 2000 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt
– Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, 12 bis 13, ausgenommen Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2 Satz 2, Anhänge I, II und III

Für die Anwendung von Artikel 12 ist für „Mitgliedstaaten“ der Ausdruck „EG-Mitgliedstaaten“ zu setzen.

Nr. 94/56/EG

Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12

Nr. 1592/2002

Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit,

geändert durch:

– Verordnung (EG) Nr. 1643/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002
– Verordnung (EG) Nr. 1701/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Anpassung von Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 57, Anhänge I und II

Nr. 2003/42

Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11, Anhänge I und II

Nr. 1702/2003

Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4 und Anhang

Nr. 2042/2003

Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6, Anhänge I bis IV

Nr. 104/2004

Verordnung (EG) Nr. 104/2004 der Kommission vom 22. Januar 2004 zur Festlegung von Vorschriften für Organisation und Besetzung der Beschwerdekammer der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 7 und Anhang

B. Flugverkehrsmanagement

Nr. 93/65

Richtlinie 93/65 des Rates vom 19. Juli 1993 über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement,

geändert durch:

– Richtlinie 97/15/EG der Kommission vom 25. März 1997 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 der Kommission vom 6. September 2000 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 97/15/EG zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 980/2002 der Kommission vom 4. Juni 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9, Anhänge I und II

Der Verweis auf die Richtlinie 93/65/EWG des Rates ist seit dem 20. Oktober 2005 gestrichen.

Nr. 2082/2000

Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 der Kommission vom 6. September 2000 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 97/15/EG zur Übernahme von Eurocontrol-Normen und zur Änderung der Richtlinie 93/65/EWG des Rates,

geändert durch:

– Verordnung (EG) Nr. 980/2002 der Kommission vom 4. Juni 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2082/2000 zur Übernahme von Eurocontrol-Normen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 3, Anhänge I bis III

Nr. 549/2004

Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Rahmenverordnung)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4, 6 und 9 bis 14

Nr. 550/2004

Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 19

Nr. 551/2004

Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“).

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11

Nr. 552/2004

Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12

C. Umwelt

Nr. 89/629

Richtlinie 89/629/EWG des Rates vom 4. Dezember 1989 zur Begrenzung der Schallemission von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8

Nr. 92/14

Richtlinie 92/14/EWG des Rates vom 2. März 1992 zur Einschränkung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 2 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988),

geändert durch:

– Richtlinie 98/20/EG des Rates vom 30. März 1998 zur Änderung der Richtlinie 92/14/EWG

– Richtlinie 1999/28/EG der Kommission vom 21. April 1999 zur Änderung des Anhangs der Richtlinie 92/14/EWG des Rates

– Verordnung (EG) Nr. 991/2001 der Kommission vom 21. Mai 2001 zur Änderung des Anhangs der Richtlinie 95/14/EWG des Rates

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11 und Anhang

Nr. 2002/30

Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15, Anhänge I und II

Nr. 2002/49

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16, Anhänge I bis IV

D. Verbraucherschutz

Nr. 90/314

Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10

Nr. 92/59

Richtlinie 92/59/EWG des Rates vom 29. Juni 1992 über die allgemeine Produktsicherheit

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 19

Nr. 93/13

Richtlinie 93/13/EWG des Rates vom 5. April 1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10 und Anhang

Nr. 95/46

Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 34

Nr. 2027/97

Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen,

geändert durch:

– Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8

Nr. 261/2004

Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17

E. Computergesteuerte Buchungssysteme

Nr. 2299/1989

Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates vom 24. Juli 1989 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen,

geändert durch:

– Verordnung (EWG) Nr. 3089/93 des Rates vom 29. Oktober 1993 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89

– Verordnung (EG) Nr. 323/1999 des Rates vom 8. Februar 1999 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 22 und Anhang

F. Soziale Aspekte

Nr. 1989/391

Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16, 18 und 19

Nr. 2003/88

Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 19, 21 bis 24 und 26 bis 29

Nr. 2000/79

Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5

G. Sonstige Rechtsvorschriften

Nr. 91/670

Richtlinie 91/670/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 zur gegenseitigen Anerkennung von Erlaubnissen für Luftfahrtpersonal zur Ausübung von Tätigkeiten in der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8 und Anhang

Denkschrift

A. Allgemeiner Teil

Das vorliegende Luftverkehrsabkommen gleicht inhaltlich und systematisch den herkömmlichen bilateralen Luftverkehrsabkommen der Bundesrepublik Deutschland mit Drittstaaten, geht jedoch über deren üblichen Regelungsgehalt hinaus. Neben der Öffnung des Luftverkehrsmarktes sieht das vorliegende Abkommen die Angleichung von Rechtsvorschriften Marokkos an die der Europäischen Union vor und regelt marktübergreifende Faktoren. Gemeinsame Vorschriften gelten in dem Bereich der Luft- und Flugsicherheit, der Wettbewerbspolitik und der staatlichen Beihilfen, in dem Bereich des Verbraucher- und Umweltschutzes sowie für soziale Aspekte.

Für eine schrittweise Anpassung der Rechtsvorschriften Marokkos an die der Europäischen Union und die Erfüllung der damit einhergehenden Verpflichtungen sieht das Abkommen nach Anhang IV einen zweistufigen Anwendungsbereich vor:

Ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens wird auf der ersten Stufe beidseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit der Luft) sowie das Recht der nichtgewerblichen Landung (2. Freiheit der Luft) eingeräumt. Zur Durchführung von Fluglinienverkehren wird den marokkanischen und europäischen Luftfahrtunternehmen das Recht gewährt, Passagiere, Fracht und Post vom Heimatland in das Zielland (3. Freiheit der Luft) und vom Zielland in das Heimatland (4. Freiheit der Luft) zu transportieren.

Darüber hinaus sind Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union berechtigt, auf der in Anhang I des Abkommens festgelegten Fluglinienstrecke zu landen, ohne dabei Kabotagedienste (innerstaatliche Flugdienste) durchzuführen; damit ist es den Luftfahrtunternehmen erlaubt, im Rahmen von Diensten von und nach Marokko bei einer Beförderungsleistung mehr als einen Punkt zu bedienen und zwischen diesen Punkten zwischenzulanden (Mehrpunktlandung).

Erst bei vollständiger Umsetzung und Anwendung der in Anhang VI des Abkommens vereinbarten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften seitens Marokkos wird die zweite Stufe – und damit das Abkommen in seiner Gesamtheit – angewendet. Die Entscheidung über die vollständige Umsetzung und Anwendung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften seitens Marokkos obliegt dem durch das Abkommen legitimierten Gemeinsamen Ausschuss.

Im Rahmen der zweiten Stufe wird neben den oben genannten Verkehrsrechten zusätzlich das Recht der 5. Freiheit der Luft gewährt; das heißt das Recht, Passagiere, Fracht und Post zwischen zwei Ländern zu transportieren, wobei der Flug im Heimatland starten und enden muss. Marokkanischen Luftfahrtunternehmen wird das Recht der 5. Freiheit innerhalb Europas gestattet. Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union sind berechtigt, im Rahmen der 5. Freiheit Personen in die Länder, die der Europäischen Nachbarschaftspolitik angehören, zu befördern und Fracht in alle Drittländer zu transportieren.

Das Abkommen besteht aus einem:

- Hauptteil, der mit den Artikeln 1 bis 30 die Grundlage des Abkommens bildet,
- Anhang I, der die vereinbarten Dienste und Fluglinien festlegt,
- Anhang II, in dem die geltenden bilateralen Abkommen zwischen Marokko und den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufgeführt sind,
- Anhang III, der die zuständigen Behörden für die Erteilung der Betriebsgenehmigung und der technischen Erlaubnis bestimmt,
- Anhang IV, der die Vorschriften und das Verfahren für die Übergangszeit regelt,
- Anhang V, der in Verbindung mit Artikel 3 Buchstabe b des Abkommens für die Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation die Möglichkeit einer Mehrheitsbeteiligung an europäischen Luftfahrtunternehmen vorsieht,
- Anhang VI, der die zwischen den Vertragsparteien verbindlichen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften aufführt.

B. Besonderer Teil

Artikel 1

Artikel 1 enthält die für das Abkommen wesentlichen Begriffsbestimmungen.

Artikel 2

Artikel 2 legt die Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs auf den in Anhang I des Abkommens vereinbarten Fluglinien gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Punkt vorgenommen werden kann (5. Freiheit). Das Recht, Inlandsverkehr in dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei durchzuführen (8. Freiheit), wird nicht gewährt.

Artikel 3

Artikel 3 legt das Verfahren für die Erteilung der Betriebserlaubnis zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Eine vorherige Designierung der operierenden Luftfahrtunternehmen ist im Unterschied zu dem bilateralen Luftverkehrsabkommen der Bundesrepublik Deutschland mit Marokko nicht mehr erforderlich.

Darüber hinaus besteht für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Möglichkeit, sich mehrheitlich am Eigentum von marokkanischen Luftfahrtunternehmen zu beteiligen.

Artikel 4

Artikel 4 legt das Verfahren für die Suspendierung, die Einschränkung oder den Widerruf einer Betriebserlaubnis zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest, dem eine Konsultation der Vertragsparteien grundsätzlich vorausgehen muss.

Artikel 5

Nach Artikel 5 obliegt dem Gemeinsamen Ausschuss, unbeschadet der Artikel 3 und 4 des Abkommens, die Entscheidung über eine mehrheitliche Eigentumsbeteiligung an marokkanischen oder europäischen Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei.

Artikel 6

Artikel 6 verpflichtet die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien beim Ein- und Ausflug ihrer Luftfahrzeuge sowie während ihres Aufenthaltes zur Einhaltung der innerstaatlichen Vorschriften im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei.

Artikel 7

Artikel 7 verweist für den Bereich der Wettbewerbspolitik auf Titel IV Kapitel II des zwischen den Vertragsparteien bereits unterzeichneten Assoziierungsabkommens, soweit das vorliegende Abkommen keine genaueren Bestimmungen enthält.

Artikel 8

Nach Artikel 8 erkennen die Vertragsparteien an, dass staatliche Subventionen den Luftverkehrsmarkt verzerren oder drohen zu verzerren und diese nur in Ausnahmefällen und unter Beachtung der in Artikel 8 genannten Kriterien gewährt werden dürfen.

Artikel 9

Artikel 9 Absatz 1 bis 4 regelt das Recht der Luftfahrtunternehmen zur Einrichtung von Büros zu gewerblichen Zwecken im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, das Recht der eigenen Bodenabfertigung oder dessen Übertragung auf Dritte sowie das Recht des freien Verkaufs von Beförderungsdiensten.

Artikel 9 Absatz 5 und 6 sichert den Luftfahrtunternehmen das Recht auf freien Gewinntransfer sowie das Recht, Ausgaben in Landeswährung zu zahlen.

Artikel 9 Absatz 7 ermöglicht den Vertragsparteien für die Durchführung der von dem Abkommen umfassten Dienste, Kooperationsvereinbarungen (unter anderem Code-Sharing) untereinander sowie mit Drittstaaten zu schließen.

Nach Artikel 9 Absatz 8 ist es den Luftfahrtunternehmen im Rahmen des Intermodal-Verkehrs gestattet, Beförderungen von Personen und Fracht durch Landverkehrsmittel fortzusetzen.

Artikel 10

Artikel 10 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit für bestimmte Ausrüstungsgegenstände und Vorräte der Luftfahrzeuge weitgehende Befreiung von Einfuhrbeschränkungen, von Vermögenssteuern- und -abgaben sowie von Zöllen und besonderen Verbrauchsteuern und von ähnlichen Gebühren und Abgaben, die von innerstaatlichen oder lokalen Behörden oder der Europäischen Union erhoben werden.

Der Rat und die Europäische Kommission haben zu den Artikeln 9 und 10 des Abkommens eine Erklärung folgenden Inhalts abgegeben:

> „Der Rat und die Europäische Kommission weisen darauf hin, dass das Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits – insbesondere in seinen Artikeln 9 und 10 – keine Regelungen über eine Befreiung von der Umsatzsteuer mit Ausnahme der Einfuhrumsatzsteuer enthält. Darüber hinaus weist der Rat darauf hin, dass die Regelungen der jeweils geltenden bilateralen Vereinbarungen zwischen einem Mitgliedstaat der Europäischen Union und dem Königreich Marokko zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen unberührt bleiben.“

Diese gemeinsame Erklärung dient der Klarstellung des Regelungsinhalts des Abkommens im Allgemeinen und der angesprochenen Artikel im Besonderen.

Artikel 11

Artikel 11 Absatz 1 sichert die Gleichbehandlung von Luftfahrtunternehmen bei der Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Flughäfen.

Artikel 11 Absatz 2 verpflichtet bei Anhebung oder Neueinführung von Gebühren zu Konsultationen zwischen den zuständigen Stellen der Vertragsparteien und regelt das entsprechende Verfahren.

Artikel 12

Nach Artikel 12 gilt im Rahmen dieses Abkommen „freepricing“, das heißt, Preise für Luftverkehrsdienste werden frei festgesetzt.

Artikel 13

Artikel 13 verpflichtet bei Bedarf einer Vertragspartei zum Austausch von Informationen und Statistiken über die durchgeführten Luftverkehrsdienste.

Artikel 14

Artikel 14 Absatz 1 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der in Anhang VI Buchstabe B aufgeführten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften im Bereich der Luftverkehrssicherheit sowie zur Einhaltung internationaler Flugsicherheitsbestimmungen des ICAO-Abkommens.

Artikel 14 Absatz 2 bis 6 regelt die Pflichten und die Modalitäten zur Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.

Artikel 15

Artikel 15 bekräftigt die völkerrechtlichen Pflichten der Vertragsparteien, um die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu gewährleisten und verpflichtet zur Durchführung der konkret genannten Maßnahmen.

Artikel 16

Artikel 16 Absatz 1 und 2 sieht unter Bezugnahme auf die Geltung der in Anhang VI Buchstabe B aufgeführten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften eine Zusammenarbeit der Vertragsparteien im Bereich des Flugverkehrsmanagements vor und konkretisiert die dafür erforderlichen Voraussetzungen.

Artikel 17

Artikel 17 verweist hinsichtlich des Umweltschutzes im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang VI Buchstabe C aufgeführten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften.

Artikel 18

Artikel 18 verweist hinsichtlich des Verbraucherschutzes im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang VI Buchstabe D aufgeführten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften.

Artikel 19

Artikel 19 verweist hinsichtlich der computergesteuerten Buchungssysteme im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang VI Buchstabe E aufgeführten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften.

Artikel 20

Artikel 20 verweist hinsichtlich sozialer Aspekte im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang VI Buchstabe F aufgeführten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften.

Artikel 21

Artikel 21 regelt die Auslegung und Durchsetzung der Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 22

Artikel 22 erläutert die Zusammensetzung, Zuständigkeit, Funktion und Aufgaben des Gemeinsamen Ausschusses.

Artikel 23

Artikel 23 regelt die verschiedenen Modalitäten und das Verfahren zur Streitbeilegung zwischen den Vertragsparteien bezüglich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens.

Artikel 24

Artikel 24 nennt die Voraussetzungen und bestimmt das Verfahren zum Ergreifen von Schutzmaßnahmen seitens einer Vertragspartei.

Artikel 25

Artikel 25 hebt hervor, dass das vorliegende Abkommen im Rahmen der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft geschlossen wurde und sieht im Hinblick auf eine geographische Ausweitung des Abkommens einen kontinuierlichen Dialog zwischen den Vertragsparteien vor.

Artikel 26

Artikel 26 Absatz 1 bestimmt den Anwendungsvorrang der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens vor den einschlägigen Bestimmungen der bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Marokko und den Mitgliedstaaten. Über das Abkommen hinausgehende Verkehrsrechte können in nicht diskriminierender Weise weiterhin ausgeübt werden.

Artikel 26 Absatz 2 und 3 regelt das Verhältnis dieses Abkommens zu Abkommen, Beschlüssen und Empfehlungen internationaler Organisationen.

Artikel 27

Artikel 27 regelt die Modalitäten zur Änderung des vorliegenden Abkommens.

Artikel 28 und 29

Die Artikel 28 und 29 enthalten Regelungen hinsichtlich der international üblichen Kündigungs- und Registrierungsbestimmungen.

Artikel 29

Artikel 29 bestimmt den Zeitpunkt der vorläufigen Anwendbarkeit des Abkommens sowie dessen Inkrafttreten.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333