KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 30.3.2006
KOM(2006) 145 endgültig

2006/0048 (CNS)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION

über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens Europa/Mittelmeer zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION

über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens Europa/Mittelmeer zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Das Luftverkehrsabkommen Europa/Mittelmeer zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Königreich Marokko wurde im Rahmen eines vom Rat im Dezember 2004 erteilten Mandats ausgehandelt.

- **Allgemeiner Kontext**

Aufgrund der Verhandlungsrichtlinien des Mandats erfolgte eine Einigung ad referendum über den Wortlaut des Abkommens mit Marokko bei der letzten Verhandlungsrunde am 14. Dezember 2005, und das Abkommen wurde von Vizepräsident Barrot und Herrn Ghellab, Minister für Ausrüstung und Verkehr von Marokko, auf der ersten Euromed-Konferenz der Verkehrsminister am 15. Dezember 2005 in Marrakesch paraphiert. Die Unterzeichnung des Abkommens ist für die erste Jahreshälfte 2006 vorgesehen.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts gibt es keine Rechtsvorschriften.

- **Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Das Abkommen mit Marokko ist der erste Schritt zur Stärkung der Luftverkehrsbeziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Nachbarländern der EU, wie in der Mitteilung der Kommission KOM(2005) 79 endgültig (Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft) vorgesehen.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Während des gesamten Verhandlungsprozesses wurde die Kommission durch ein beratendes Forum aus Vertretern der Industrie aktiv unterstützt.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Mit dem beratenden Forum fanden mehr als 6 Sitzungen statt, auf denen der damalige Entwurf des Abkommens vorgelegt wurde. Alle Bemerkungen wurden gebührend berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Das Abkommen ist von entscheidender Bedeutung für die Erreichung größtmöglicher Übereinstimmung zwischen Marokko und der Europäischen Union in Fragen von wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Bedeutung für den Luftverkehrssektor:

Wirtschaft: Aufgrund des Abkommens müssen marokkanische Luftfahrtunternehmen in Fragen der Luft- und Flugsicherheit und des Wettbewerbs die gleichen Standards anwenden wie Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft.

Umwelt: Alle für den Luftverkehrssektor geltenden Umweltvorschriften müssen auch von Marokko angenommen werden.

Soziales: Marokko wird auch in sozialen Fragen mit Bedeutung für den Luftverkehr europäische Standards annehmen.

In dem Abkommen sind Schutzmaßnahmen vorgesehen, um rasches Handeln bei Abweichungen zu ermöglichen.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Aufgrund des fortgeschrittenen Stands der Beziehungen zwischen Marokko und der Europäischen Union wird das Abkommen mit Marokko zu einer nahtlosen Integration des marokkanischen Verkehrsmarktes in den europäischen Binnenmarkt im Rahmen eines zweistufigen Ansatzes führen, wobei die drei Säulen der Luftfahrtaußenpolitik stets die Grundlage bilden: Konvergenz im Regelungsbereich (Integration der Luftverkehrsvorschriften der EG, Teilnahme am einheitlichen europäischen Luftraum) und gezielte technische Unterstützung (durch Instrumente wie PAST), die eine möglichst große Marktöffnung ermöglicht. Auf diese Weise können beschränkungsfreie wirtschaftliche Rahmenbedingungen entstehen, unter denen die Unternehmen ihre kommerziellen Entscheidungen frei treffen können und auf der Grundlage höchster Standards in den Bereichen Flug- und Luftsicherheit, Umwelt- und Verbraucherschutz agieren.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Unterabsatz 1 erster Satz von Artikel 300 Absatz 2 und Artikel 300 Absatz 4.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) nicht ausreichend verwirklicht werden:

Das Europa-Mittelmeer-Abkommen im Bereich des Luftverkehrs zwischen der Gemeinschaft und dem Königreich Marokko ist nicht nur auf die Marktöffnung zwischen beiden Parteien ausgerichtet, sondern führt auch zu einer umfassenden Anpassung der Rechtsvorschriften für den Luftverkehr an zentrale Komponenten der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und Bestimmungen, einschließlich der Bereiche Sicherheit und Wirtschaft, insbesondere Wettbewerbsregeln, Luftverkehrsmanagement und Verbraucherschutz. Das Abkommen soll eine schrittweise Öffnung des Marktzugangs zwischen Marokko und der EU ermöglichen und zu umfangreichen Möglichkeiten für Fluggäste und Wirtschaftsteilnehmer beider Seiten führen. Schließlich ist dieses Abkommen ein konkretes Beispiel für die im Rahmen der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft erzielbaren Ergebnisse.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Das Abkommen ermöglicht die gleichzeitige Ausweitung seiner Bestimmungen auf die 25 Mitgliedstaaten, die diskriminierungsfreie Anwendung der gleichen Vorschriften und den Zugang zu Vorteilen für alle gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen ohne Ansehen ihrer Nationalität. Diese Unternehmen können nun zwischen jedem Punkt in der Europäischen Union und jedem Punkt in Marokko frei agieren.

Auch die Marktchancen werden sich vergrößern: angesichts einer marokkanischen Bevölkerung von ca. 31 Mio. und einer EU-Bevölkerung von 450 Mio. beträgt der jährliche Zuwachs des Luftverkehrs bereits ca. 7%. Die Beseitigung aller Kapazitätsbeschränkungen zwischen Marokko und der EU könnte auch neue Marktteilnehmer anziehen und Möglichkeiten schaffen, zu schwach bediente Fughäfen anzufliegen. Neue Rechte bei Code-Sharing und Wet-Lease werden neue Möglichkeiten für die Unternehmen schaffen und die Marktentwicklung begünstigen.

Auch kann die Angleichung der Rechtsvorschriften im Luftverkehrsbereich nur auf Ebene der Gemeinschaft erfolgen, da die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und Bestimmungen in den Geltungsbereich des Abkommen einbezogen sind.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Ab Phase 1 wird ein gemeinsames Gremium eingerichtet, um Fragen der Anwendung des Abkommens zu erörtern und die Einbeziehung neuer Rechtsvorschriften in das Abkommen zu beschließen. Der Gemeinsame Ausschuss wird sich mit der Weiterentwicklung des Abkommens und der Erörterung sozialer Aspekte und wirtschaftlicher Vorschläge zu Eigentum und Kontrolle befassen. Dem Gemeinsamen Ausschuss gehören Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten an.

Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die traditionellen Verwaltungsaufgaben erfüllen, die ihnen im internationalen Luftverkehr zufallen, jedoch nach einheitlich angewendeten gemeinsamen Regeln.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagene Instrumente: Sonstige

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) nicht angemessen:

Bilaterale Luftverkehrsbeziehungen können allein durch internationale Übereinkünfte geregelt werden.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5) WEITERE ANGABEN

- **Simulation, Pilotphase und Übergangszeit**

Der Vorschlag enthält einen Übergangszeitraum oder wird einen solchen Zeitraum beinhalten.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION

über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens Europa/Mittelmeer zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits

(Text von Bedeutung für den EWR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION UND DIE IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 Satz 1, sowie Artikel 300 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kommission hat im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen Europa/Mittelmeer mit dem Königreich Marokko ausgehandelt (nachstehend: das „Abkommen“).

(2) Das Abkommen wurde am 14. Dezember 2005 in Marrakesch paraphiert.

(3) Das Abkommen sollte vorbehaltlich des Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten unterzeichnet und vorläufig angewendet werden.

(4) Es ist notwendig, verfahrenstechnische Regelungen festzulegen für die Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten an dem durch Artikel 21 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss und dem in Artikel 22 vorgesehen Streitbeilegungsverfahren sowie für die Anwendung bestimmter Vorschriften des Abkommens, einschließlich der Vorschriften für die Verabschiedung von Schutzmaßnahmen, die Gewährung und die Widerrufung von Verkehrsrechten, und bestimmte Fragen der Flug- und Luftsicherheit.

BESCHLIESSEN:

Artikel 1 (Unterzeichnung)

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person zu bestellen, die befugt ist, das Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits vorbehaltlich des Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt im Namen der Europäischen Gemeinschaft zu unterzeichnen. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2 (vorläufige Anwendung)

Bis zu seinem Inkrafttreten wird das Abkommen von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten ab dem Datum der Unterzeichnung vorläufig angewendet.

Artikel 3 (Gemeinsamer Ausschuss)

1. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten werden in dem durch Artikel 21 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten vertreten.

2. Der von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten zu vertretende Standpunkt in Bezug auf eine Änderung der Anhänge des Abkommens, etwaige Fragen im Rahmen von Artikel 6 oder 7 des Abkommens oder sonstige Fragen in der ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft werden von der Kommission festgelegt. Zu allen anderen Fragen wird der Standpunkt der Gemeinschaft auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates mit qualifizierter Mehrheit festgelegt.

3. Der Standpunkt der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten innerhalb des Gemeinsamen Ausschusses wird von der Kommission vertreten.

Artikel 4 (Streitbeilegung)

1. Die Kommission vertritt die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten bei Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 22 des Abkommens.

2. Die Aussetzung der Anwendung von nach Artikel 22 Absatz 6 des Abkommens eingeräumten Vorteilen wird auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates festgelegt. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

3. Allen sonstigen angemessenen Maßnahmen aufgrund von Artikel 22 des Abkommens in Fragen einer ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft werden von der Kommission beschlossen, die hierbei von einem besonderen Ausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Artikel 5 (Schutzmaßnahmen)

1. Die Kommission beschließt Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 23 des Abkommens auf eigene Initiative oder auf Ersuchen eines Mitgliedstaates, sie wird dabei von einem besonderen Ausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt.

2. Ersucht ein Mitgliedstaat die Kommission um Durchführung von Schutzmaßnahmen, so legt er mit seinem Ersuchen auch die zur Begründung erforderlichen Informationen vor. Die Kommission befindet über ein derartiges Ersuchen innerhalb eines Monats oder in dringlichen Fällen innerhalb von 10 Werktagen und unterrichtet den Rat und die Mitgliedstaaten über ihre Entscheidung. Jeder Mitgliedstaat kann binnen 10 Werktagen nach Bekanntgabe der Entscheidung den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb von einem Monat nach seiner Befassung eine andere Entscheidung treffen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Artikel 6 (Verkehrsrechte)

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission vorab über etwaige Entscheidungen, die sie aufgrund von Artikel 3 oder 4 des Abkommens zu treffen gedenken.

2. Kommt die Kommission zu einem beliebigen Zeitpunkt zu dem Schluss, dass ein Mitgliedstaat eine Entscheidung aufgrund von Artikel 3 oder 4 des Abkommens gefasst hat oder zu fassen gedenkt, die mit dem Abkommen nicht vereinbar ist, so fordert sie den betreffenden Mitgliedstaat in einer Entscheidung auf, geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Bestimmungen des Abkommens einzuhalten. Die Kommission unterrichtet den Rat und die übrigen Mitgliedstaaten über eine solche Entscheidung. Jeder Mitgliedstaat kann binnen 10 Werktagen nach Bekanntgabe der Entscheidung den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb von einem Monat nach seiner Befassung eine andere Entscheidung treffen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Artikel 7 (Flugsicherheit)

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 13 des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Artikel 8 (Luftsicherheit)

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 14 des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

2006/0048 (CNS)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION

über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens Europa/Mittelmeer zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION UND DIE IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 erster Satz, Artikel 300 Absatz 3 Unterabsatz 1 und Artikel 300 Absatz 4,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kommission hat im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen Europa/Mittelmeer mit dem Königreich Marokko ausgehandelt (nachstehend: das „Abkommen“).

(2) Das Abkommen wurde am … unterzeichnet.

(3) Das Abkommen sollte von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten genehmigt werden.

(4) Es ist notwendig, verfahrenstechnische Regelungen festzulegen für die Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten an dem durch Artikel 21 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss und dem in Artikel 22 vorgesehen Streitbeilegungsverfahren sowie für die Anwendung bestimmter Vorschriften des Abkommens, einschließlich der Verfahren für die Verabschiedung von Schutzmaßnahmen, die Gewährung und die Widerrufung von Verkehrsrechten, und bestimmte Fragen der Flug- und Luftsicherheit.

BESCHLIESSEN:

Artikel 1 (Genehmigung)

1. Das Luftverkehrsabkommen Europa/Mittelmeer zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits wird hiermit im Namen der Gemeinschaft genehmigt. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

2. Nach Abschluss seiner internen Verfahren für das Inkrafttreten des Abkommens übermittelt jeder Mitgliedstaat dem Sekretariat des Rates die in Artikel 29 des Abkommens vorgesehene diplomatische Note.

3. Der Präsident des Rates wird hiermit ermächtigt, die Person zu bestellen, die befugt ist, dem Königreich Marokko die in Artikel 29 des Abkommens vorgesehenen diplomatischen Noten im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten zu übermitteln.] *[basierend auf Artikel 25 des Abkommens mit den Vereinigten Staaten, dessen Wortlaut auf Anraten des Juristischen Dienstes in Artikel 29 aufgenommen werden sollte]*

Artikel 2 (Gemeinsamer Ausschuss)

1. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten werden in dem durch Artikel 21 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten vertreten.

2. Der von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten innerhalb des Ausschusses zu vertretende Standpunkt in Bezug auf eine Änderung der Anhänge des Abkommens, etwaige Fragen im Rahmen von Artikel 6 oder 7 des Abkommens oder sonstige Fragen in der ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft werden von der Kommission festgelegt. Zu allen anderen Fragen wird der Standpunkt der Gemeinschaft auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates mit qualifizierter Mehrheit festgelegt.

3. Der Standpunkt der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten innerhalb des Gemeinsamen Ausschusses wird von der Kommission vertreten.

Artikel 3 (Streitbeilegung)

1. Die Kommission vertritt die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten bei Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 22 des Abkommens.

2. Die Aussetzung der Anwendung von nach Artikel 22 Absatz 6 des Abkommens eingeräumten Vorteilen wird auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates festgelegt. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

3. Allen sonstigen angemessenen Maßnahmen aufgrund von Artikel 22 des Abkommens in Fragen einer ausschließlichen Zuständigkeit der Gemeinschaft werden von der Kommission beschlossen, die hierbei von einem besonderen Ausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Artikel 4 (Schutzmaßnahmen)

1. Die Kommission beschließt Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 23 des Abkommens auf eigene Initiative oder auf Ersuchen eines Mitgliedstaates, sie wird dabei von einem besonderen Ausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt.

2. Ersucht ein Mitgliedstaat die Kommission um Durchführung von Schutzmaßnahmen, so legt er mit seinem Ersuchen auch die zur Begründung erforderlichen Informationen vor. Die Kommission befindet über ein derartiges Ersuchen innerhalb eines Monats oder in dringlichen Fällen innerhalb von 10 Werktagen und unterrichtet den Rat und die Mitgliedstaaten über ihre Entscheidung. Jeder Mitgliedstaat kann binnen 10 Werktagen nach Bekanntgabe der Entscheidung den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb von einem Monat nach seiner Befassung eine andere Entscheidung treffen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Artikel 5 (Verkehrsrechte)

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission vorab über etwaige Entscheidungen, die sie aufgrund von Artikel 3 oder 4 des Abkommens zu treffen gedenken.

2. Kommt die Kommission zu einem beliebigen Zeitpunkt zu dem Schluss, dass ein Mitgliedstaat eine Entscheidung aufgrund von Artikel 3 oder 4 des Abkommens gefasst hat oder zu fassen gedenkt, die mit dem Abkommen nicht vereinbar ist, so fordert sie den betreffenden Mitgliedstaat in einer Entscheidung auf, geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Bestimmungen des Abkommens einzuhalten. Die Kommission unterrichtet den Rat und die übrigen Mitgliedstaaten über eine solche Entscheidung. Jeder Mitgliedstaat kann binnen 10 Werktagen nach Bekanntgabe der Entscheidung den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb von einem Monat nach seiner Befassung eine andere Entscheidung treffen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Artikel 6 (Flugsicherheit)

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 13 des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Artikel 7 (Luftsicherheit)

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 14 des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

LUFTVERKEHRSABKOMMEN EUROPA-MITTELMEER
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,

DIE REPUBLIK MALTA,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

DER 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 „die 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 des am Markt herrschenden Wettbewerbs 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, auch durch die Schaffung 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 liberal gefassten Abkommens 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 der Rechte souveräner Staaten zur Durchführung angemessener diesbezüglicher Maßnahmen,

unter Verweis auf die Bedeutung des Verbraucherschutzes, einschließlich der diesbezüglichen Maßnahmen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet am 28. Mai 1999 in Montreal, sofern beide Vertragsparteien auch Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind,

in der Absicht, auf dem Rahmen bestehender 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 Marokko wegweisend für die Luftverkehrsbeziehungen Europa-Mittelmeerraum sein kann, um die Vorteile der Liberalisierung in diesem zentralen Wirtschaftsbereich voll zur Geltung zu bringen,

unter Verweis darauf, 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 bedeuten, soweit nichts anderes bestimmt ist:

1. „Vereinbarte Dienste“ und „festgelegte Strecken“ den internationalen Luftverkehr gemäß Artikel 2 und Anhang 1 dieses Abkommens

2. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen 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 Europa-Mittelmeer-Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits, unterzeichnet am 26. Februar 1996 in Brüssel

5. „Betriebsgenehmigung der Gemeinschaft“ 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 aufrecht erhalten wird

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

   (a) aller Änderungen, die gemäß Artikel 94(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) alle Anhänge oder diesbezügliche Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu einem 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 5 aufgeführten Drittstaaten für die europäische Seite

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

    (a) mit den Maßnahmen einer Regierung, einer regionalen Behörde oder einer anderen öffentlichen Einrichtung eine direkte Übertragung von Mitteln verbunden ist, z.B. Zuschüsse, Darlehen und Kapitalzufuhren, potenzielle direkte Transfers von Geldern an das Unternehmen oder die Übernahme von Verbindlichkeiten des Unternehmens wie Darlehensbürgschaften

    (b) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle auf normalerweise zu entrichtende Beträge verzichtet oder diese nicht erhebt

(c) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellt oder Waren oder Dienstleistungen des Unternehmens kauft

(d) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Zahlungen an einem Fördermechanismus leistet oder eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der in i) bis iii) genannten Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder dazu anweist und sich diese Praktik in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von den Regierungen ausgeübt werden

und dadurch ein Vorteil gewährt wird.

11. „Internationaler Luftverkehr“ 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 Agenten erhoben werden, sowie die Bedingungen für ihre Anwendung

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

14. „Gebiet“ für das Königreich Marokko die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter seiner Souveränität oder Rechtsprechung, 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 Souveränität über das Hoheitsgebiet, auf dem sich der Flughafen befindet; die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar wird bis zur Anwendung der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist,

TITEL I

WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

Artikel 2

Verkehrsrechte

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei folgende Rechte, soweit in Anhang 1 nichts anderes bestimmt ist:

   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 ggf. seinen eingetragenen Sitz in Marokko hat und seine Zulassung sowie sonstige damit zusammenhängende Dokumente in Einklang mit dem Recht des Königreichs Marokko erhalten hat,

– die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen von Marokko ausgeübt und aufrecht erhalten wird, und

– das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Besitz von Marokko und/oder Staatsangehöriger Marokkos befindet und dort verbleibt und sich unter der wirksamen Kontrolle Marokkos und/oder Staatsangehöriger Marokkos befindet, oder sich, sich sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Besitz 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 ggf. 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 aufrecht erhält und die zuständige Luftfahrtbehörde eindeutig angegeben ist,

– das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Besitz von Mitgliedstaaten und/oder Angehöriger der Mitgliedstaaten oder eines der in Anhang 5 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 Vertragspartei, die den Antrag oder die Anträge prüft, in der Regel auf den internationalen Luftverkehr angewendet werden, und

(d) die Bestimmungen in Artikel 13 (Flugsicherheit) und Artikel 14 (Luftsicherheit) eingehalten und angewendet werden.

Artikel 4

Widerrufung der Genehmigungen

1. Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien können Betriebsgenehmigungen zurücknehmen, 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 ggf. seinen eingetragenen Sitz nicht in Marokko hat und seine Zulassung sowie sonstige damit zusammenhängende Dokumente nicht in Einklang mit dem marokkanischen Recht erhalten hat,

   – die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen nicht von Marokko ausgeübt und aufrecht erhalten wird, oder

   – das Luftfahrtunternehmen sich nicht im Besitz und unter der wirksamen gesetzlichen 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 und ggf. seinen eingetragenen Sitz nicht im Gebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft im Geltungsgebiet des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft hat oder keine Betriebsgenehmigung der Gemeinschaft erhalten hat, die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrecht erhalten wird oder die zuständige Luftfahrtbehörde nicht eindeutig angegeben ist, oder

   – das Luftfahrtunternehmen sich nicht im Besitz und unter der wirksamen Kontrolle, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, von Mitgliedstaaten und/oder Angehörigen der Mitgliedstaaten oder eines der in Anhang 5 aufgeführten Drittstaaten oder Staatsangehöriger dieser Drittstaaten befindet,

   (c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 5 (Anwendung von Rechtsvorschriften) dieses Abkommens genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht eingehalten hat oder

   (d) die Bestimmungen in Artikel 13 (Flugsicherheit) und Artikel 14 (Luftsicherheit) nicht eingehalten und angewendet werden.

2. Sofern nicht sofortige Maßnahmen unbedingt erforderlich sind, um die weitere Nichteinhaltung der Unterabsätze 1 Buchstabe c) oder d) zu verhindern, werden die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei ausgeübt.

Artikel 4 a

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 21 Absatz 9 dieses Abkommens gelten für diese Art von Entscheidungen nicht.

Artikel 5

Anwendung von Rechtsvorschriften

1. Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die dort anwendbaren Gesetze und sonstigen Vorschriften betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend 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 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 den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in Bezug auf Fluggäste, Besatzungen und Fracht zu befolgen.

Artikel 6

Wettbewerb

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

Artikel 7

Subventionen

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

2. Wenn es für das Erreichen eines legitimen Ziels als unverzichtbar erachtet wird, 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 ggf. 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 21 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, 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 8

Kommerzielle Möglichkeiten

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 betreffend 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 des folgenden Unterabsatzes b) hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung 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 (i) und (ii) im Unterabsatz a) aufgeführten Rechte lediglich spezifischen Beschränkungen in Bezug auf verfügbaren Raum oder verfügbare Kapazitäten, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, einen sicheren Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein effektiver Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, 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 Agenten 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 vom Gebiet der anderen Vertragspartei nach seinem Land zu konvertieren und 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, einschließlich des Erwerbs 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 Beförderungsunternehmen 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 einzig mit der Begründung den Gesetzen und sonstigen Bestimmungen für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird. Bodenbeförderungsanbieter können nach ihrem Ermessen Kooperationsvereinbarungen schließen. Bei Entscheidungen über eine spezifische Regelung können 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 9

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, und

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.

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 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 10

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 sollte erst nach angemessenen Konsultationen zwischen den zuständigen Gebühren erhebenden Stellen und den Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsparteien erfolgen. Benutzer sollten in angemessener Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren unterrichtet werden, um Stellung nehmen zu können, bevor die Änderungen tatsächlich erfolgen. Die Vertragsparteien fördert 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 11

Preisgestaltung

Die Preise für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens sind frei festzusetzen 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 12

Statistik

Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien liefern einander auf Verlangen Informationen und Statistiken zu dem Verkehr, der 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. Sonstige zusätzliche statistische Daten über den Verkehr, die die zuständigen Behörden einer Vertragspartei von den Behörden der anderen Vertragspartei verlangen können, sind Gegenstand der Erörterung durch den Gemeinsamen Ausschuss auf Verlangen einer der Vertragsparteien.

TITEL II

ZUSAMMENARBEIT IM REGELUNGSBEREICH

Artikel 13

Flugsicherheit

1. Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang 6.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 offen stehen, Vorfeldinspektionen 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. Nichts in diesem Abkommen ist so auszulegen, 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 6.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, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht die gemäß dem ICAO-Abkommen oder den in Anhang 6.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 6.A aufgeführten Rechtsvorschriften, je nachdem, welches zutreffend ist, festgelegt wurden, mangelt.

5. Ergreifen die zuständigen Behörden einer Vertragspartei Maßnahmen nach Absatz 4, 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.

7. Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Begriff „zuständige Behörden“ die in Anhang 3 aufgeführten Regierungsbehörden oder -stellen. Jede Änderung innerstaatlicher Rechtsvorschriften bezüglich des Status der zuständigen Behörden ist von der betreffenden Vertragspartei der anderen Vertragspartei anzuzeigen.

Artikel 14

Luftsicherheit

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 der 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 (Widerrufung der Genehmigungen) dieses Abkommens stellt die Tatsache, dass innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags keine zufrieden stellende Einigung erzielt werden konnte, einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung 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 15

Flugverkehrsmanagement

1. Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang 6.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 des Flugverkehrsmanagements 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 16

Umweltschutz

1. Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang 6.C aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen.

2. Dieses Abkommen schränkt in keiner Weise das Recht der zuständigen Behörden der Vertragsparteien ein, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um die Umwelt-auswirkungen 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 17

Verbraucherschutz

Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang 6.D aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs.

Artikel 18

Computergesteuerte Buchungssysteme

Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang 6.E aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs.

Artikel 19

Soziale Aspekte

Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den in Anhang 6.F aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs.

TITEL III

INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN

Artikel 20

Auslegung und Durchsetzung

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

2. Jede Vertragspartei ist für eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieses Abkommens in ihrem Gebiet verantwortlich, insbesondere in Bezug auf die in Anhang 6 aufgeführten Verordnungen und Richtlinien.

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 der genannten anderen Vertragspartei umfassend unterrichtet und erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird.

Artikel 21

Der Gemeinsame Ausschuss

1. Hiermit wird ein Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien (nachstehend: der „Gemeinsame Ausschuss“) 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 Durchführung 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. Derartige Sitzungen des Ausschusses müssen so früh wie möglich stattfinden, spätestens jedoch 60 Tage 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. Wenn eine Vertragspartei der Auffassung ist, dass eine Entscheidung des Gemeinsamen Ausschusses von der anderen Vertragspartei nicht ordnungsgemäß umgesetzt wird, 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, kann die ersuchende Vertragspartei vorübergehend angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 23 treffen.

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

9. Unbeschadet Absatz 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 23 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 Rechtsetzung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Flug- und Luftsicherheit, Umwelt, Luftfahrtinfrastruktur (auch Slots) und Verbraucherschutz,

    b) 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 22

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

1. Jede Vertragspartei kann den Gemeinsamen Ausschuss mit Streitigkeiten bezüglich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens befassen, die nicht gemäß Artikel 21 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, 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 sollte nach weiteren sechzig (60) Tagen ernannt werden. Hat eine Vertragspartei innerhalb der vereinbarten Frist keinen Schiedsrichter ernannt, oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der vereinbarten Frist ernannt, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter zu ernennen.

   b) Der nach Absatz a) ernannte dritte Schiedsrichter sollte Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und führt den Vorsitz über das Schiedsgericht.

   c) Das Schiedsgericht gibt sich eine Verfahrensordnung und

   d) entsprechend 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, 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 23

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. Eine Vertragspartei, die Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht, 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 Artikel 3 Buchstabe d), Artikel 4 Buchstabe d), Artikel 13 und Artikel 14 darf die betreffende Vertragspartei bis nach Ablauf eines Monats nach der Übermittlung der Informationen gemäß Absatz 1 keine Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 2 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 24

Geographische Ausweitung des Abkommens

Die Vertragsparteien anerkennen den bilateralen Charakter dieses Abkommens, 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 25

Beziehung 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 Zivilluftfahrtorganisation oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie in dem Gemeinsamen Ausschuss, ob das Abkommen zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.

3. Dieses Abkommen berührt nicht etwaige Entschlüsse beider Vertragsparteien, eventuell künftige Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation anzuwenden. Die Vertragsparteien dürfen dieses Abkommen oder Teile davon nicht zitieren als Argument gegen die Erörterung politischer Alternativen im Hinblick auf Fragen, die unter dieses Abkommen fallen, in der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation.

Artikel 26

Änderungen

1. Wünscht eine Vertragspartei eine Änderung dieses Abkommens, 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 6 aufgeführten Bereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern.

4. Erlässt eine Vertragspartei neue Rechtsvorschriften, setzt sie die andere Vertragspartei davon so bald 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 6 aufgeführten Bereich, setzt sie die andere Vertragspartei davon innerhalb eines Monats 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 entweder eine Entscheidung zur Änderung von Anhang 6, 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 27

Beendigung

1. Dieses Abkommen wird auf unbegrenzte Zeit geschlossen.

2. Jede Vertragspartei kann der anderen über diplomatische Kanäle jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Eine derartige Kündigung 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 Kündigung vor Ablauf dieser Frist zurückgenommen wird.

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

Artikel 28

Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 29

Inkrafttreten

Dieses Abkommen wird ab dem Datum der Unterzeichnung vorläufig angewendet und tritt in Kraft, nachdem beide Vertragsparteien die erforderlichen internen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen haben.

ZU URKUND DESSEN haben die gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu _____, am 20__, in [doppelter Urschrift], in arabischer und _____ Sprache, wobei der Wortlaut aller Sprachen verbindlich ist.

FÜR DAS KÖNIGREICH MAROKKO,	FÜR DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT,

ANHANG 1

Vereinbarte Dienste und festgelegte Strecken

1. Dieser Anhang unterliegt den in Anhang 4 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 im Hinblick auf die Beförderung von Fluggästen 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 ihr 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 Luftfahrzeugen, abgesehen von Fällen, in denen dies aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen erforderlich sein kann.

6. Jedes Luftfahrtunternehmen kann sich am internationalen Luftverkehr beteiligen, ohne Beschränkungen im Hinblick auf etwaige Veränderungen beim Typ der eingesetzten Luftfahrzeuge an allen Punkten der festgelegten Strecken.

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 5 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 2

Bilaterale Abkommen zwischen Marokko und den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft

Wie in Artikel 25 dieses Abkommens vorgesehen, werden die einschlägigen Bestimmungen der folgenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Marokko und den Mitgliedstaaten durch dieses Abkommen ersetzt:

– 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 Notenwechsel vom 20. Januar 1958,

zuletzt geändert durch die Absichtserklärung, unterzeichnet am 11. Juni 2002 in Rabat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der **Regierung der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik und der Regierung Seiner Majestät des Königs von 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 Notenwechsel vom 14. November 1977.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der **Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Marokko**, unterzeichnet am 12. Oktober 1961 in Bonn,

geändert durch die Absichtserklärung, die am 12. Dezember 1991 in Bonn unterzeichnet wurde,

geändert durch den Notenwechsel vom 9. April 1997 und vom 16. Februar 1998,

zuletzt geändert durch die Absichtserklärung, unterzeichnet am 15. Juli 1998 in Rabat.

– Luftverkehrsabkommen zwischen der **Regierung der Hellenischen Republik und der Regierung des Königreichs Marokko**, unterzeichnet am 6. Oktober 1998 in Athen,

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. und vom 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 Schriftwechsel vom 22. März 1961,

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

geändert durch die Konsultationsvereinbarung vom 17.-18. Mai 1976,

geändert durch die Konsultationsvereinbarung vom 15. März 1977,

zuletzt geändert durch die Konsultationsvereinbarung vom 22.-23. März 1984 und durch Schriftwechsel 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 vom 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 3

Verfahren für Betriebsgenehmigungen und technische Erlaubnisse: zuständige Behörden

1. Europäische Gemeinschaft

Deutschland

Generaldirektion Zivilluftfahrt, Luft- und Raumfahrt und Schifffahrt

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Österreich

Zivilluftfahrtbehörde

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Belgien

Generaldirektion Luftverkehr

Föderale Behörde für Mobilität und Verkehr

Zypern

Zivilluftfahrtbehörde

Ministerium für Kommunikation und öffentliche Arbeiten

Dänemark

Zivilluftfahrtbehörde

Spanien

Generaldirektion Zivilluftfahrt

Ministerium für Entwicklung

Estland

Zivilluftfahrtbehörde

Finnland

Zivilluftfahrtbehörde

Frankreich

Generaldirektion Zivilluftfahrt (DGAC)

Griechenland

Griechische 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

Verkehrsministerium

Litauen

Zivilluftfahrtbehörde

Luxemburg

Generaldirektion Zivilluftfahrt

Malta

Abteilung Zivilluftfahrt

Niederlande

Direktorat Luftverkehrspolitik

Ministerium für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft

Polen

Zivilluftfahrtamt

Portugal

Nationale Behörde für Zivilluftfahrt (INAC)

Ministerium für Ausrüstung, Planung und Raumordnung

Tschechische Republik

Abteilung Zivilluftfahrt

Vereinigtes Königreich

Direktion Luftverkehr

Verkehrsministerium (DfT)

Slowakei

Generaldirektion Zivilluftfahrt

Ministerium für Verkehr, Post und Fernmeldewesen

Slowenien

Amt für Zivilluftfahrt

Verkehrsministerium

Schweden

Generaldirektion Zivilluftfahrt

2. Königreich Marokko

Direktion Zivilluftfahrt

Ministerium für Wirtschaft und Verkehr

ANHANG 4

Übergangsbestimmungen

1. Die Umsetzung und Anwendung aller in Anhang 6 aufgeführten Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts betreffend den Luftverkehr durch Marokko ist Gegenstand einer Bewertung in der Zuständigkeit der Europäischen Gemeinschaft, die vom Gemeinsamen Ausschuss bestätigt werden sollte. Diese Entscheidung des gemeinsamen Ausschusses sollte spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Abkommens ergehen.

2. Bis zum Moment der Annahme dieser Entscheidung schließen die in Anhang 1 aufgeführten vereinbarten Dienste und angegebenen Strecken nicht das Recht für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft ein, Beförderungen von Marokko zu Punkten darüber hinaus durchzuführen und umgekehrt, und das Recht für Luftfahrtunternehmen Marokkos, Beförderungen von einem Punkt in der Europäischen Gemeinschaft zu einem anderen Punkt der Europäischen Gemeinschaft durchzuführen und umgekehrt. Alle Verkehrsrechte der 5. Freiheit, die jedoch durch eines der in Anhang 2 aufgeführten bilateralen Abkommen zwischen Marokko und den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft gewährt wurden, können weiterhin wahrgenommen werden, sofern keine Diskriminierung aufgrund der Nationalität stattfindet.

ANHANG 5

Liste der anderen Staaten nach Artikel 3 und 4 dieses Abkommens

1. Republik Island (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum)

2. Fürstentum Liechtenstein (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum)

3. Königreich Norwegen (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum)

4. Schweizerische Eidgenossenschaft (gemäß dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr).

ANHANG 6

Vorschriften für die Zivilluftfahrt

Die *„anwendbaren Bestimmungen“* der nachfolgenden Rechtsakte gelten für die Zwecke des Abkommens, sofern in diesem Anhang oder in Anhang 4 über Übergangsbestimmungen nichts anderes bestimmt ist. Erforderlichenfalls sind bestimmte Anpassungen für einzelne Rechtsvorschriften im folgenden aufgeführt.

A. FLUGSICHERHEIT

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

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 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsvorschriften in der Zivilluftfahrt 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, mit Ausnahme von Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2 Satz 2, Anhänge I, II und III

Bezüglich der 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 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit

– 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 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 und 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 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 und 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 Flugverkehrsmanagement-netzes ("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 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)

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

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11 und Anhang

Nr. 2002/30

Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates 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 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16, Anhänge I und 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 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 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. 2299/1989 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 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen

– Verordnung (EG) Nr. 323/1999 des Rates vom 8. Februar 1999 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen (CRS)

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 und 18-19

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 des Rates über die 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) geschlossene Europäische 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