

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

[C – 2013/15219]

17 JULI 2013. — Wet houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006, zal volkomen gevolg hebben.

De wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst, die beslist zijn overeenkomstig artikel 27, lid 2 van de Overeenkomst, zullen volkomen gevolg hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, op 17 juli 2013.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eersteminister en Minister van Buitenlandse Zaken,
D. REYNDERS

De Vice-Eersteminister en Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,
M. WATHELET

Met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
Mevr. A. TURTELBOOM

—
Nota's

(1) *Zitting 2012-2013.*

Senaat

Parlementaire documenten. — Ontwerp van wet ingediend op 19 maart 2013, nr. 5-2015/1. — Verslag, nr. 5-2015/2.

Parlementaire handelingen. — Bespreking, vergadering van 2 mei 2013. — Stemming, vergadering van 2 mei 2013.

Kamer van vertegenwoordigers

Parlementaire handelingen. — Ontwerp overgezonden door de Senaat, nr. 53-2791/1. — Verslag namens de commissie, nr. 53-2791/2. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 53-2791/3.

Parlementaire handelingen. — Bespreking, vergadering van 29 mei 2013. — Stemming, vergadering van 30 mei 2013.

(2) Zie het decreet van het Vlaamse Gewest van 12 juli 2013 (*Belgisch Staatsblad* van 13 augustus 2013 - Ed. 2), het decreet van het Waalse Gewest van 28 november 2013 (*Belgisch Staatsblad* van 11 december 2013) en de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 26 juli 2013 (*Belgisch Staatsblad* van 3 september 2013).

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

[C – 2013/15219]

17 JUILLET 2013. — Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006 (1) (2)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. L'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006, sortira son plein et entier effet.

Les modifications des Annexes de l'accord, décidées conformément à l'article 27, paragraphe 2 de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 17 juillet 2013.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères,
D. REYNDERS

La Vice-Première Ministre et Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,
M. WATHELET

Scellé du sceau de l'Etat :
La Ministre de la Justice,
Mme A. TURTELBOOM

—
Notes

(1) *Session 2012-2013.*

Sénat

Documents parlementaires. — Projet de loi déposé le 19 mars 2013, n° 5-2015/1. — Rapport, n° 5-2015/2.

Annales parlementaires. — Discussion, séance du 2 mai 2013. — Vote, séance du 2 mai 2013.

Chambre des représentants

Documents parlementaires. — Projet transmis par le Sénat, n° 53-2791/1. — Rapport fait au nom de la commission, n° 53-2791/2. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 53-2791/3.

Annales parlementaires. — Discussion, séance du 29 mai 2013. — Vote, séance du 30 mai 2013.

(2) Voir le décret de la Région flamande du 12 juillet 2013 (*Moniteur belge* du 13 août 2013 - Ed. 2), le décret de la Région wallonne du 28 novembre 2013 (*Moniteur belge* du 11 décembre 2013) et l'ordonnance de la Région Bruxelles-Capitale du 26 juillet 2013 (*Moniteur belge* du 3 septembre 2013).

**EURO-MEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST
tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten,
enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, Anderzijds**

HET KONINKRIJK BELGIË,
DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,
HET KONINKRIJK DENEMARKEN,
DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,
DE REPUBLIEK ESTLAND,
DE HELLEENSE REPUBLIEK,
HET KONINKRIJK SPANJE,
DE FRANSE REPUBLIEK,
IERLAND,
DE ITALIAANSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK CYPRUS,
DE REPUBLIEK LETLAND,
DE REPUBLIEK LITOUWEN,
HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,
DE REPUBLIEK HONGARIJE,
MALTA,
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,
DE REPUBLIEK POLEN,
DE PORTUGESE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK SLOVENIË,
DE SLOWAakse REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK FINLAND,
HET KONINKRIJK ZWEDEN,
HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITANNIË EN
NOORD-IERLAND,

de partijen bij het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, hierna "de lidstaten" genoemd, en

DE EUROPESE GEMEENSCHAP, hierna "de Gemeenschap" genoemd,

enerzijds, en

HET KONINKRIJK MAROKKO, hierna "Marokko" genoemd,

anderzijds,

DE WENS UITDRUKKEND een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op de markt, met zo weinig mogelijk overheidsinmenging en regelgeving;

DE WENS UITDRUKKEND de uitbreiding van de internationale luchtvervoersmogelijkheden te vergemakkelijken, onder meer via de ontwikkeling van luchtvervoersnetwerken, teneinde tegemoet te komen aan de behoefte van passagiers en expediteurs aan passende luchtvervoersdiensten;

DE WENS UITDRUKKEND dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden in open markten;

DE WENS UITDRUKKEND dat alle sectoren van de luchtvervoersindustrie, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerde overeenkomst;

DE WENS UITDRUKKEND het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het internationale luchtvervoer te garanderen en nogmaals bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen gericht tegen de beveiliging van luchtvaartuigen die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van het luchtvervoer nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

REKENING HOUDEND MET het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening is opgesteld;

DE WENS UITDRUKKEND gelijke kansen voor luchtvaartmaatschappijen te scheppen;

ERKENNEND DAT overheidssubsidies een negatief effect kunnen hebben op de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen en de basisdoelstellingen van deze overeenkomst in het gedrang kunnen brengen;

HER BELANG BEVESTIGEND van milieubescherming bij het ontwikkelen en toepassen van het internationale luchtvaartbeleid en erkennend dat soevereine staten het recht hebben passende milieubeschermingsmaatregelen te nemen;

**ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN
relatif aux services aériens entre la Communauté européenne
et ses États membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part**

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
LE ROYAUME DE DANEMARK,
LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
LE ROYAUME D'ESPAGNE,
LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
L'IRLANDE,
LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,
MALTE,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,
LE ROYAUME DE SUÈDE,
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU
NORD,

parties contractantes au traité instituant la Communauté européenne, ci-après dénommées les "États membres", et

LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE, ci-après dénommée la "Communauté",

d'une part, et

LE ROYAUME DU MAROC, ci-après dénommé "Maroc",

d'autre part,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur des transports aériens, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des appareils, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

PRENANT acte de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

DÉSIREUX d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens;

RECONNAISSANT que les aides d'État peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des États souverains de prendre des mesures à cet égard;

WIJZEND OP HET BELANG van consumentenbescherming, inclusief de bescherming die wordt geboden door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Montreal, 28 mei 1999), voor zover beide partijen partij zijn bij dat verdrag;

VOORNEMENS voort te bouwen op het kader van de bestaande luchtvervoersovereenkomsten, teneinde aan beide zijden open markttoegang en zo veel mogelijk voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, personeel en de maatschappij in het algemeen tot stand te brengen;

OVERWEGEND dat een overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en Marokko, anderzijds, een referentie kan vormen in de Euro-mediterrane luchtvaartbetrekkingen en de voordelen van liberalisering in deze cruciale sector van de economie kan promoten;

EROP WIJZEND dat een dergelijke overeenkomst tot doel heeft op progressieve maar integrale wijze te worden toegepast en dat een geschikt mechanisme tot steeds grotere harmonisering met de Gemeenschapswetgeving kan leiden,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN :

ARTIKEL 1

Definities

Tenzij anders is bepaald, wordt voor de toepassing van deze overeenkomst verstaan onder :

1) "overeengekomen dienst" en "gespecificeerde route" : internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 en bijlage I bij deze overeenkomst;

2) "overeenkomst" : de onderhavige overeenkomst, de bijlagen daarbij en de eventuele wijzigingen daarvan;

3) "luchtvervoer" : het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden : dit omvat geregeld en niet-geregeld (charter) luchtvervoer en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten;

4) "Associatieovereenkomst" : de Euro-mediterrane overeenkomst waarbij een associatie tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten enerzijds, en het Koninkrijk Marokko anderzijds, tot stand wordt gebracht, gedaan te Brussel op 26 februari 1996;

5) "communautaire exploitatievergunning" : een exploitatievergunning voor in de Europese Gemeenschap gevestigde luchtvaartmaatschappijen, die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen wordt verleend en verlengd;

6) "Verdrag" : het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944; dit omvat :

a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94bis van de overeenkomst van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Marokko als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Gemeenschap, en

b) alle bijlagen of wijzigingen van bijlagen die krachtens artikel 90 van de overeenkomst zijn goedgekeurd, voor zover die bijlage of wijziging op een gegeven ogenblik geldt voor zowel Marokko als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Gemeenschap;

7) "totale kostprijs" : de kosten van de dienstverlening plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die de milieukosten weer-geven en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;

8) "partijen" : enerzijds de Gemeenschap of de lidstaten, of de Gemeenschap en de lidstaten, overeenkomstig hun respectieve bevoegdheden, en anderzijds Marokko;

9) "ingezetenen" : personen of entiteiten met de Marokkaanse nationaliteit, wat de Marokkaanse partij betreft, of met de nationaliteit van een lidstaat, wat de Europese partij betreft; in het geval van een juridische entiteit moet deze permanent en daadwerkelijk worden gecontroleerd, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, door personen of entiteiten met de Marokkaanse nationaliteit, wat de Marokkaanse partij betreft, of door personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of van een van de in bijlage V vermelde derde landen, wat de Europese partij betreft;

10) "subsidies" : alle door de overheid of door een regionale organisatie of andere publiekrechtelijke organisatie verleende financiële bijdragen waarbij :

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, pour autant que les parties contractantes soient toutes les deux parties à cette convention;

AYANT l'intention de s'appuyer sur les accords aériens existants pour ouvrir les marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs, le personnel et les populations des deux parties contractantes;

CONSIDÉRANT qu'un accord entre la Communauté européenne et ses États membres d'une part, et le Maroc de l'autre part peut constituer une référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes afin d'exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel;

CONSIDÉRANT qu'un tel accord a vocation à être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation communautaire,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1^{er}

Definitions

Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par :

1) "service agréé" et "route spécifiée" : respectivement, le service aérien international en vertu de l'article 2 du présent accord et la route spécifiée à l'annexe I^{er} du présent accord;

2) "accord" : le présent accord et ses annexes, y compris leurs modifications éventuelles;

3) "service aérien" : le transport par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services de transport tout cargo;

4) "accord d'association" : l'Accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 février 1996;

5) "licence d'exploitation communautaire" : la licence d'exploitation délivrée aux transporteurs aériens établis dans la Communauté européenne, et maintenue en vigueur conformément au Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens;

6) "Convention" : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend :

a) tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par le Maroc, d'une part, et l'État membre ou les États membres de la Communauté européenne, d'autre part, et

b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois au Maroc et à l'État membre ou aux États membres de la Communauté européenne;

7) "coût de revient complet" : les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs, et, en l'occurrence, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;

8) "parties contractantes" : d'une part, la Communauté ou ses États membres, ou la Communauté et ses États membres, selon leur compétences respectives, et d'autre part, le Maroc;

9) "ressortissant" : toute personne physique ou morale ayant la nationalité marocaine pour la partie marocaine, ou la nationalité d'un État membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes physiques ou morales ayant la nationalité marocaine pour la partie marocaine, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers figurant à l'Annexe V pour la partie européenne;

10) "subventions" : toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public, c'est-à-dire lorsque :

a) de praktijk van de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties;

b) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen, of deze niet int;

c) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten aanbiedt, behalve algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt;

d) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier orgaan een of meer van de onder a), b) en c) genoemde soorten functies toevertrouwt of dat orgaan daarmee belast, welke functies zij normaal zelf zou vervullen en de praktijk in werkelijkheid niet afwijkt van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;

en waarbij een voordeel wordt verleend;

11) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer dat plaatsvindt in het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een staat;

12) "prijs": de tarieven die door luchtvaartmaatschappijen of hun agenten worden toegepast voor het luchtvervoer van personen, bagage en/of vracht (behalve post), voor zover van toepassing inclusief het grondvervoer in verband met het internationale luchtvervoer, alsook de voorwaarden voor de toepassing van deze tarieven;

13) "gebruiksrecht": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor het verstrekken van luchthaven-, luchtvaartnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, inclusief bijbehorende diensten en faciliteiten;

14) "SESAR": de technische tenuitvoerlegging van het Europees gemeenschappelijk luchtruim waarbij de nieuwe generaties luchtverkeersleidingssystemen op gecoördineerde en gesynchroniseerde wijze worden onderzocht, ontwikkeld en ingezet;

15) "grondgebied": wat het Koninkrijk Marokko betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zeewateren die onder de soevereiniteit of rechtsbevoegdheid van Marokko vallen en, wat de Europese Gemeenschap betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zeewateren die onder het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vallen en onderhevig zijn aan de in dat Verdrag en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden; de toepassing van deze overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, onverlet, alsmede het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de maatregelen tot liberalisering van de luchtvaart, die op 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, aangenomen te Cordoba op 18 september 2006; en

16) "bevoegde autoriteiten": de agentschappen of publieke organisaties bedoeld in bijlage III. Elke wijziging van de nationale wetgeving betreffende het statuut van de bevoegde autoriteiten moet door de overeenkomstsluitende partij worden bekendgemaakt aan de andere overeenkomstsluitende partij.

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2

Verkeersrechten

1. Tenzij anders bepaald in bijlage I verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van het internationale luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

a) het recht het grondgebied te overvliegen zonder te landen;

b) het recht op het grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);

c) bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op het grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer; en

a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt;

b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;

c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;

d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et un avantage est ainsi conféré;

11) "service aérien international": un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux États au moins;

12) "tarifs": les tarifs appliqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par aéronef de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien international, ainsi que les conditions auxquelles est soumise leur application;

13) "redevance d'usage": une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation des installations et services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes;

14) "SESAR": le programme de mise en œuvre technique du Ciel unique européen, qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, la mise au point et la mise en place des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien;

15) "territoire": dans le cas du Maroc, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous sa souveraineté ou sa juridiction, et, dans le cas de la Communauté européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui succèdera; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé; et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément aux termes de la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006; et

16) "autorités compétentes": les agences ou organismes publics visés à l'annexe I^{er}. Toute modification de la législation nationale relative au statut des autorités compétentes doit être notifiée par la partie contractante concernée à l'autre partie contractante.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Sauf si l'annexe I^{er} en dispose autrement, chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens:

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier par voie aérienne;

c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée; et

d) de overige in deze overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Niets in deze overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van :

a) Marokko het recht om op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat van de Europese Gemeenschap;

b) de Europese Gemeenschap het recht om op het grondgebied van Marokko tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van Marokko.

ARTIKEL 3

Vergunningen

Wanneer de bevoegde instanties van de ene partij een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, verlenen zij zo spoedig mogelijk de passende vergunning, voor zover :

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Marokko :

- de luchtvaartmaatschappij haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel in Marokko heeft, en haar vergunning en alle bijbehorende documenten overeenkomstig de wetgeving van het Koninkrijk Marokko heeft verkregen;

- Marokko er daadwerkelijk op toeziet en afdwingt dat de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en

- de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, eigendom is en blijft van Marokko en/of ingezetenen van Marokko, en Marokko en/of ingezetenen van Marokko daadwerkelijk toezicht uitoefenen op de luchtvaartmaatschappij, of de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, eigendom is en blijft van de lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten, en de lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten daadwerkelijk toezicht uitoefenen op de luchtvaartmaatschappij;

b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Gemeenschap :

- de luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap heeft, en een communautaire exploitatievergunning heeft verkregen; en

- de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate daadwerkelijk regelgevend toezicht uitoefent op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is geïdentificeerd;

- de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, eigendom is en blijft van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage V vermelde landen en/of onderdanen van die landen;

c) de luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de wet- en regelgevende voorwaarden die door de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt normaal worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer; en

d) de voorschriften van artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) worden gehandhaafd en opgelegd.

ARTIKEL 4

Intrekking van vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen intrekken, opschorten en beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken wanneer :

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Marokko :

- de luchtvaartmaatschappij haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel niet in Marokko heeft, en haar licentie en alle bijbehorende documenten niet overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van het Koninkrijk Marokko heeft verkregen;

- Marokko er niet daadwerkelijk op toeziet en niet afdwingt dat de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of

- de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk wordt gecontroleerd door

d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne peut être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens :

a) du Maroc d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;

b) de la Communauté européenne d'embarquer, sur le territoire marocain, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire marocain.

ARTICLE 3

Autorisation

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre partie accordent dans les délais les plus brefs les autorisations appropriées, à condition que :

a) dans le cas d'un transporteur aérien du Maroc :

— le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège au Maroc, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation ou de tout autre document équivalent valide conforme à la législation du Royaume du Maroc;

— le Royaume du Maroc exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et que

— le transporteur aérien soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc et qu'il soit à tout moment effectivement contrôlé par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou qu'il soit à tout moment effectivement contrôlé par des États membres et/ou des ressortissants des États membres;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de la Communauté européenne :

— le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un État membre en vertu du traité instituant la Communauté européenne, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit communautaire;

— l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée; et

— le transporteur aérien soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres États;

c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives ou réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière d'exploitation de services aériens internationaux; et

d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) soient maintenues en vigueur et appliquées.

ARTICLE 4

Révocation d'une autorisation d'exploitation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie contractante se réservent le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou de suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante, lorsque :

a) dans le cas d'un transporteur aérien du Maroc :

— le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège au Maroc, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation ou de tout autre document équivalent conforme à la législation du Maroc;

— le Maroc n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; ou

— le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, soit directement soit par une participation majoritaire, par le Maroc

Marokko en/of ingezetenen van Marokko of door lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten;

b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Gemeenschap :

- de luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel niet op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap heeft, of geen communautaire exploitatievergunning heeft gekregen;

- de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate niet daadwerkelijk regelgevend toezicht uitoefent op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of

- de luchtvaartmaatschappij geen eigendom is van en niet, rechtstreeks of door een meerderheidsbelang, daadwerkelijk wordt gecontroleerd door lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage V vermelde landen en/of onderdanen van die landen;

c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 5 (Toepasselijke wetgeving) van deze overeenkomst vermelde wetten en regels; of

d) de voorschriften van artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) niet worden gehandhaafd en opgelegd.

2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder c), of onder d), te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij.

ARTIKEL 5

Investering

Wanneer een lidstaat of een ingezetene van een lidstaat meerderheidseigenaar wil worden van of daadwerkelijk controle wil uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij van Marokko, of wanneer Marokko of een ingezetene van Marokko meerderheidseigenaar wil worden van of daadwerkelijk controle wil uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij van de Europese Gemeenschap, moet het bij deze overeenkomst opgerichte gemengd comité daarvoor eerst toestemming verlenen.

In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen. De bepalingen van artikel 22, alinea 9, van deze overeenkomst zijn niet van toepassing op dit type beslissingen.

ARTIKEL 6

Toepassing van de wetgevingen

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven.

2. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van de andere partij binnenkomen of verlaten, moeten de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door de passagiers, bemanningsleden en vracht aan boord van een luchtvaartuig (inclusief de regels inzake binnenkomst, verkeersklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, de postregelgeving) worden nageleefd door of met betrekking tot die passagiers, bemanningsleden of vracht.

ARTIKEL 7

Mededinging

Binnen de werkingssfeer van deze overeenkomst zijn de bepalingen van Hoofdstuk II ("Mededinging en andere economische bepalingen") van Titel IV van de Associatieovereenkomst van toepassing, behalve als deze overeenkomst specifiekere regels bevat.

ARTIKEL 8

Subsidies

1. De partijen erkennen dat overheidssubsidies aan luchtvaartmaatschappijen de mededinging verstoren of dreigen te verstoren doordat bepaalde ondernemingen bevoordeeld worden bij het verlenen van luchtvervoerdiensten, dat dergelijke subsidies de basisdoelstellingen

et/ou des ressortissants du Maroc, ou par des États membres et/ou des ressortissants des États membres;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de la Communauté européenne :

— le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un État membre en vertu du traité instituant la Communauté européenne, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit communautaire;

— l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée; ou

— le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, soit directement soit par une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres États;

c) le transporteur a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou

d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie contractante.

ARTICLE 5

Investissement

La détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien du Maroc par des États membres ou leurs ressortissants, ou d'un transporteur de la Communauté européenne par le Maroc ou ses ressortissants, fait l'objet d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés en vertu du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties contractantes. Les dispositions de l'article 22, paragraphe 9 du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décision.

ARTICLE 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires régissant sur le territoire de l'une des parties contractantes l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation ou la navigation desdits aéronefs sont observées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'arrivée, au départ et durant leur présence sur ledit territoire.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des parties contractantes, ainsi que de la sortie de celui-ci, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris celles régissant les formalités d'entrée, les congés, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par lesdits passagers et membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom, et en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie.

ARTICLE 7

Concurrence

Dans le cadre du présent accord, les dispositions du chapitre II ("Concurrence et autres dispositions économiques") du titre IV de l'accord d'association s'appliquent, en l'absence de règles plus spécifiques dans le présent accord.

ARTICLE 8

Subventions

1. Les parties contractantes reconnaissent que les subventions accordées aux transporteurs aériens faussent ou sont susceptibles de fausser le jeu de la concurrence en favorisant certaines entreprises pour la fourniture de services aériens, qu'elles compromettent les objectifs

van de overeenkomst in het gedrang brengen en dat ze onverenigbaar zijn met het beginsel van een open luchtvaartruimte.

2. Wanneer het noodzakelijk wordt geacht overheids subsidies te verlenen aan een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen die vluchten exploiteren in het kader van deze overeenkomst teneinde een rechtmatig doel te bereiken, moeten dergelijke subsidies in verhouding staan tot het nagestreefde doel, transparant zijn en van een zodanige opzet zijn dat de negatieve impact op de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij zoveel mogelijk wordt beperkt. De subsidiërende partij stelt de andere partij onmiddellijk in kennis van zijn voornemen dergelijke subsidies te verlenen en toont aan dat de subsidies voldoen aan de in deze overeenkomst vastgestelde criteria.

3. Als een partij van mening is dat een subsidie die verleend is door de andere partij of door een overheidsorgaan van een land dat geen partij is bij de overeenkomst, niet voldoet aan de in punt 2 vastgestelde criteria, kan zij het bij artikel 22 opgerichte gemengd comité verzoeken deze kwestie te bestuderen en, indien de bezorgdheid gegrond blijkt te zijn, passende maatregelen te ontwikkelen.

4. Als een geschil niet door het gemengd comité kan worden opgelost, kunnen de partijen nog steeds gebruik maken van de mogelijkheid hun respectievelijke anti-subsidiemaatregelen toe te passen.

5. De bepalingen van dit artikel laten de wetten en regels van de partijen met betrekking tot essentiële luchtdiensten en verplichtingen van openbare dienstverlening op het grondgebied van de partijen onverlet.

ARTIKEL 9

Commerciële bepalingen

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij met het oog op de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten.

2. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht leidinggevend, verkoop-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk.

3. *a)* Onverminderd punt *b)* hieronder heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:

i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest,

ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.

b) Voor bepaalde categorieën grondafhandelingsdiensten, namelijk bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, vracht- en postafhandeling, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, mogen de in punt *a)*, onder *i)* en *ii)*, vermelde rechten alleen worden beperkt overeenkomstig de op het grondgebied van de andere partij toepasselijke wet- en regelgeving. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en adequate basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; in dat geval mag de prijs van deze diensten niet hoger liggen dan hun totale kostprijs, inclusief een redelijk rendement van de activa, na afschrijvingen.

4. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, lokale inkomsten om te wisselen en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied en, voor zover dit niet in strijd is met de algemeen toepasselijke wet- en regelgeving, naar het

fondamenteaux du présent accord et sont incompatibles avec le principe d'un espace aérien ouvert.

2. Si une partie contractante juge indispensable l'octroi de subventions à un transporteur aérien agissant dans le cadre du présent accord pour la réalisation d'un objectif légitime, elle doit veiller à ce que lesdites subventions soient transparentes et proportionnées à l'objectif visé, et conçues de telle sorte que leurs effets néfastes sur les transporteurs aériens de l'autre partie contractante soient réduits au maximum dans la mesure du possible. La partie contractante qui a l'intention d'accorder ce type de subventions est tenue d'en aviser l'autre partie contractante, et de s'assurer que ces subventions répondent aux critères définis dans le présent accord.

3. Si une partie contractante estime qu'une subvention accordée par l'autre partie contractante, ou, éventuellement, par un organisme public ou gouvernemental d'un État autre que les parties contractantes, ne répond pas aux critères définis au paragraphe 2, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 22, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

4. Si le comité mixte ne parvient pas à régler le différend, les parties contractantes ont la possibilité d'appliquer leurs mesures compensatoires respectives.

5. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes en matière de services aériens essentiels et d'obligations de service public sur le territoire des parties contractantes.

ARTICLE 9

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre partie contractante aux fins de promotion ou de vente de services de transport aérien et d'activités connexes.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les transports aériens.

3. *a)* Sans préjudice du point *b)* ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante :

i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance;

ii) de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie contractante garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes : l'assistance "bagages", l'assistance "opérations en piste", l'assistance "carburant et huile", l'assistance "fret et courrier" en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion, les droits établis au point *a)*, alinéas *i)* et *ii)* sont soumis uniquement à des contraintes spécifiques conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et appropriées. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un taux de retour raisonnable sur actifs, après amortissement.

4. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante est autorisé à procéder à la vente de billets de transport aérien sur le territoire de l'autre partie contractante, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans toute monnaie librement convertible.

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie contractante et à destination de son territoire national

land of de landen van haar keuze. De omzetting en overmaking worden onmiddellijk en zonder beperkingen of belastingen toegestaan tegen de wisselkoers die, op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij het eerste overmakingsverzoek indient, van toepassing is op de lopende transacties en overmakingen.

6. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

7. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van de overeenkomst, mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing (bijv. overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit, afspraken voor codesharing) samenwerken met :

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c) alle exploitanten van vervoer over land en maritiem vervoer;

voor zover *i)* alle deelnemers aan dergelijke samenwerkingsvormen over de passende bevoegdheid beschikken en *ii)* de samenwerking voldoet aan de normaal voor dergelijke vormen van samenwerking geldende voorschriften inzake veiligheid en mededinging. Wanneer passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet op het verkooppunt of in elk geval alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegegeeld door welke vervoerder elk deel van de dienst zal worden uitgevoerd.

8. *a)* Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam diensten voor passagiersvervoer over land aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer. De aanbieders van diensten voor vervoer over land mogen zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsvormen. Bij het overwegen van samenwerkingsvormen kunnen aanbieders van vervoer over land onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.

b) Onverminderd de overige bepalingen van deze overeenkomst mogen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtovervoer van de partijen, in het kader van internationaal luchtvervoer bovendien zonder beperking gebruik maken van vrachtovervoer over land van en naar alle punten op het grondgebied van Marokko en de Europese Gemeenschap of van derde landen, inclusief vervoer van en naar alle luchthavens met douanefaciliteiten en, voor zover van toepassing, vracht onder contract vervoeren overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels. Of dergelijke vracht nu over land of door de lucht wordt vervoerd, hij moet steeds toegang hebben tot de douanebehandeling en -faciliteiten. Luchtvaartmaatschappijen kunnen kiezen hun vervoer over land zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van vervoer over land; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die vervoer over land aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtovervoer. Dergelijke intermodale diensten voor vrachtovervoer kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het vervoer over land is inbegrepen, op voorwaarde dat de expediteurs juiste feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

ARTIKEL 10

Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die *a)* worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Gemeenschap en *b)* niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, voor zover die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.

ou, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni imposition, au taux de change courant à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie contractante (notamment pour l'achat de carburant). Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

7. Tout transporteur aérien d'une partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec :

- a) tout transporteur aérien des parties contractantes; et
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;
- c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime);

pour autant que *i)* toutes les parties auxdits accords disposent des autorisations appropriées et que *ii)* ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

8. *a)* S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire du Maroc et de la Communauté européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer eux-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expediteurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

ARTICLE 10

Droits de douane et taxes

1. À leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante, les aéronefs utilisés par les transporteurs aériens d'une partie contractante pour assurer des services aériens internationaux, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, mais de manière non limitative, la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), et d'autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises, et de toutes taxes ou redevances qui sont *a)* imposées par les autorités nationales ou locales, ou la Communauté européenne, et *b)* ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.

2. Eveneens worden vrijgesteld van de in punt 1 van dit artikel bedoelde taksen, heffingen, belastingen, vergoedingen en rechten, met uitzondering van rechten die gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende dienst :

a) boordproviand die, binnen redelijke grenzen, op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze boordproviand wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de partij waar de proviand aan boord is genomen;

b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;

c) smeermiddelen en technische verbruiksgoederen die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht of worden geleverd voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze artikelen worden gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de partij waar ze aan boord zijn genomen; en

d) drukwerk, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit drukwerk wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de partij waar het aan boord is genomen;

e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.

3. In het kader van deze overeenkomst wordt voor brandstof die door een partij op haar grondgebied aan luchtvaartmaatschappijen wordt geleverd, geen vrijstelling verleend van taksen, heffingen, belastingen, vergoedingen en rechten die vergelijkbaar zijn met die welke in lid 1 zijn vermeld. Bij het binnenkomen en verlaten van het grondgebied van een partij en tijdens het verblijf op dat grondgebied moeten de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voldoen aan de op dat grondgebied geldende wetten en regels inzake verkoop, levering en gebruik van luchtvaartbrandstof.

4. Het is mogelijk dat van de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en goederen vereist wordt dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.

6. Niets in deze overeenkomst belet een partij om taksen, heffingen, rechten, vergoedingen of belastingen te heffen op goederen die worden vercocht voor andere doelen dan consumptie door passagiers tijdens een gedeelte van een luchtdienst tussen twee punten op zijn grondgebied, voor zover het toegestaan is op deze punten in- of uit te stappen.

ARTIKEL 11

Gebruikersheffingen

1. Een partij legt de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij geen gebruikersheffingen op die hoger zijn dan die welke worden opgelegd aan de eigen luchtvaartmaatschappijen die vergelijkbare internationale luchtdiensten exploiteren, en staat niet toe dat dergelijke heffingen worden opgelegd.

2. Nieuwe heffingen kunnen alleen worden opgelegd en bestaande heffingen alleen verhoogd wanneer voldoende overleg heeft plaatsgevonden tussen de bevoegde heffingsinstanties en de luchtvaartmaatschappijen van elke partij. Plannen voor wijzigingen van de gebruikersheffingen moeten voldoende van tevoren worden meegedeeld, zodat de gebruikers hun standpunt kunnen uiteenzetten vóór de wijzigingen plaatsvinden. De partijen stimuleren ook de uitwisseling van de informatie die nodig is om de redelijkheid, rechtvaardiging en motivering van de heffingen accuraat te kunnen beoordelen overeenkomstig de beginselen van dit artikel.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1^{er} du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux;

c) les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie contractante, introduits ou fournis sur le territoire d'une partie contractante et embarqués à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et

e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Le présent accord n'exempte pas des impôts, droits, taxes et redevances comparables à ceux visés au paragraphe 1^{er} le carburant fourni aux transporteurs aériens par une partie contractante sur son territoire. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour des aéronefs des transporteurs aériens d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante, les dispositions législatives et réglementaires de cette dernière en matière de vente, de fourniture et d'utilisation de carburant—aviation doivent être observées par lesdits transporteurs.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1^{er} et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une partie contractante ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des articles mentionnés aux paragraphes 1^{er} et 2.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

ARTICLE 11

Redevances d'usage

1. Chaque partie contractante s'engage à ne pas imposer ou autoriser que les transporteurs aériens de l'autre partie contractante se voient imposer des redevances d'usage supérieures à celles qui sont imposées à leurs propres transporteurs aériens exploitant des services aériens internationaux analogues.

2. L'augmentation du coût ou la création de nouvelles redevances d'usage ne sera possible qu'après consultations entre les autorités compétentes et les transporteurs aériens de chaque partie contractante. Les usagers devront être informés avec un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en oeuvre de ces modifications. Chaque partie contractante veille par ailleurs à favoriser l'échange des informations de nature à permettre une analyse précise du bien-fondé, de la justification et de la répartition des charges au regard des principes exprimés ci-dessus.

ARTIKEL 12*Prijsbepaling*

De prijzen voor luchtvervoersdiensten die overeenkomstig deze overeenkomst worden geëxploiteerd, worden vrij vastgesteld en hoeven niet te worden goedgekeurd; er kan wel gevraagd worden deze prijzen over te leggen, maar alleen ter informatie. Op prijzen voor vervoer dat volledig binnen de Europese Gemeenschap plaatsvindt, is de Europese Gemeenschapswetgeving van toepassing.

ARTIKEL 13*Statistieken*

De bevoegde autoriteiten van de ene partij verstrekken de bevoegde autoriteiten van de andere partij op verzoek de informatie en statistieken met betrekking tot het verkeersvolume dat door de luchtvaartmaatschappijen die van de ene partij een vergunning hebben gekregen via de overeengekomen diensten is vervoerd van of naar het grondgebied van de andere partij; deze informatie wordt verstrekt in de vorm waarin ze door de luchtvaartmaatschappijen is opgesteld en aan hun nationale bevoegde autoriteiten is verstrekt. Op verzoek van een van beide partijen wordt in het gemengd comité overleg gepleegd over aanvullende statistische verkeersgegevens die de bevoegde autoriteiten van de ene partij vragen aan de bevoegde autoriteiten van de andere partij.

TITEL II**SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN REGELGEVING****ARTIKEL 14***Veiligheid van de luchtvaart*

1. De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage VI A gespecificeerde Europese Gemeenschapswetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart, waarbij zij de onderstaande voorwaarden naleven.

2. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van het niet naleven van de bij deze overeenkomst vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.

3. Een partij kan op elk ogenblik vragen de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen in te zien.

4. Deze overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om alle passende en dringende maatregelen te nemen wanneer zij vaststellen dat een luchtvaartuig, product of werkwijze mogelijkwijs :

a) niet voldoet aan de overeenkomstig de overeenkomst of de in bijlage VI A gespecificeerde wetgeving, of

b) na een in lid 2 bedoelde inspectie aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet voldoet aan de overeenkomstig de overeenkomst of de in bijlage VI A gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen, of

c) aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat de overeenkomstig de overeenkomst of de in bijlage VI A gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.

5. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 4 stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen van die maatregelen.

6. Wanneer uit hoofde van lid 4 genomen maatregelen niet worden beëindigd, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te nemen, kan elke partij de zaak doorverwijzen naar het gemengd comité.

ARTIKEL 15*Beveiliging van de luchtvaart*

1. Aangezien de veiligheid van burgerluchtvaartuigen, hun passagiers en hun bemanning een fundamentele voorwaarde is voor het exploiteren van internationale luchtdiensten, bevestigen beide partijen hun wederzijdse verplichtingen met betrekking tot de beveiliging van

ARTICLE 12*Tarifs*

Les tarifs des services aériens exploités en vertu du présent accord sont établis librement et ne sont pas soumis à approbation. Leur communication peut toutefois être imposée, à titre purement informatif. Les tarifs pratiqués pour les transports entièrement effectués dans la Communauté européenne sont soumis à la législation de la Communauté européenne.

ARTICLE 13*Statistiques*

Les autorités compétentes de chaque partie contractante fournissent sur demande des autorités compétentes de l'autre partie contractante les informations et les statistiques relatives au volume de trafic transporté par leurs transporteurs désignés sur les services agréés à destination et en provenance du territoire de l'autre partie contractante, telles qu'elles sont préparées et soumises par les transporteurs à leurs autorités compétentes nationales. Toute donnée statistique supplémentaire sur le volume de trafic que les autorités compétentes d'une partie contractante pourraient demander aux autorités compétentes de l'autre partie contractante sera examinée, sur demande de l'une des parties contractantes, au sein du comité mixte.

TITRE II**COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE****ARTICLE 14***Sécurité de l'aviation*

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire sur la sécurité aérienne visée à l'annexe VI. A dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties contractantes veillent à ce que les aéronefs d'une partie contractante soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie contractante soient inspectés par les autorités compétentes de l'autre partie, à bord et autour de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement.

3. Les parties contractantes peuvent demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre partie contractante.

4. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme restreignant le droit des autorités compétentes d'une partie contractante de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles constatent qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef pourrait :

a) ne pas satisfaire aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI A, selon le cas,

b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 2, susciter de graves inquiétudes quant au respect des normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI A, selon le cas, ou

c) donner à craindre, selon le cas, que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI A applicables aux aéronefs, aux produits et à l'exploitation d'un aéronef, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

5. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 4, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.

6. Si des mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties contractantes ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 15*Sûreté de l'aviation*

1. La garantie de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation de services aériens internationaux, les parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation

de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden (met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag ter bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971 en het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover beide overeenkomstsluitende partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart waartoe beide partijen zijn toegetreden).

2. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

3. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgestelde aanbevolen werkwijzen, die als bijlage bij het Verdrag van Chicago zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen om luchtvaartuigen te beschermen, passagiers en hun handbagage aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen en passende controles van de bemanning, vracht (inclusief ruimbagage) en boordproviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden van het luchtvaartuig en dat die maatregelen worden aangepast aan een toename van de dreiging. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 3 vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij zal ook ingaan op alle redelijke verzoeken van de andere partij om, naar aanleiding van een specifieke dreiging, bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen.

5. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

6. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.

7. Onverminderd artikel 4 (Intrekking van vergunningen) van deze overeenkomst wordt de exploitatievergunning of de technische vergunning van de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen ingehouden, ingetrokken, beperkt of afhankelijk gesteld van voorwaarden wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt bereikt.

8. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van de vijftien (15) dagen.

9. De overeenkomstig lid 7 genomen maatregelen worden beëindigd stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft.

civile contre les actes de piraterie (et en particulier les obligations découlant des dispositions de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent).

2. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que de toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions leur sont applicables; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions en matière de la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers et leurs bagages à main et procéder aux contrôles de sécurité appropriés des équipages, du fret (y compris des bagages) et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et ce proportionnellement à l'augmentation de la menace. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante. Chaque partie contractante examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'accident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et en toute sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si une partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Révocation d'une autorisation d'exploitation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette autre partie contractante.

8. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence, une partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration de ces quinze (15) jours.

9. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 ci-dessus est suspendue dès que l'autre partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

ARTIKEL 16*Luchtverkeersbeheer*

1. De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage VI B gespecificeerde wetgeving, waarbij zij de onderstaande voorwaarden dienen na te leven.

2. De partijen verbinden zich ertoe de hoogst mogelijke graad van samenwerking tot stand te brengen op het gebied van luchtverkeersbeheer, teneinde het Europees gemeenschappelijk luchtruim uit te breiden tot Marokko, de huidige veiligheidsnormen en de algemene doeltreffendheid van de luchtverkeersnormen in Europa te verbeteren, de capaciteit optimaal te benutten en vertragingen tot een minimum te beperken.

3. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectievelijke grondgebied te vergemakkelijken :

a) zal Marokko de nodige maatregelen nemen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door gepaste nationale toezichtsorganen op te richten waarvan de werkzaamheden onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten; en

b) zal de Europese Gemeenschap Marokko betrekken bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door Marokko in een vroeg stadium te betrekken bij de inspanningen om functionele luchtruimblokken vast te stellen en door passende coördinatie inzake SESAR.

ARTIKEL 17*Milieu*

1. De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage VI C gespecificeerde Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer.

2. Deze overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij alle passende maatregelen te nemen om te voorkomen dat het krachtens deze overeenkomst uitgevoerde internationale luchtvervoer een effect heeft op het milieu of om het eventuele milieueffect te beperken, voor zover dergelijke maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

ARTIKEL 18*Consumentenbescherming*

De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage VI D gespecificeerde Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer.

ARTIKEL 19*Geautomatiseerde boekingsystemen*

De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage VI E gespecificeerde Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer.

ARTIKEL 20*Sociale aspecten*

De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage VI F gespecificeerde Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer.

TITEL III**INSTITUTIONELE BEPALINGEN****ARTIKEL 21***Uitlegging en handhaving*

1. De partijen treffen alle passende algemene of specifieke maatregelen om de naleving van de uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze overeenkomst en met name van de in bijlage VI opgesomde verordeningen en richtlijnen inzake luchtvervoer.

3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken die door de andere partij worden verricht in het kader van haar in deze

ARTICLE 16*Gestion du trafic aérien*

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation visée à l'annexe VI B dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties contractantes s'engagent à assurer le degré le plus élevé de coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen au Maroc, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités et de réduire au minimum les retards.

3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires :

a) le Maroc prendra les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment par la création d'organismes de contrôle nationaux indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et

b) la Communauté européenne associera le Maroc aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible le Maroc dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par le biais d'une coopération appropriée sur le programme SESAR.

ARTICLE 17*Protection de l'environnement*

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI C dans les conditions indiquées ci-après.

2. Rien dans le présent accord n'empêche les autorités compétentes des parties contractantes de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou résoudre l'impact environnemental découlant des services aériens internationaux fournis au titre du présent accord, à condition que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.

ARTICLE 18*Protection des consommateurs*

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien indiquée à l'annexe VI D.

ARTICLE 19*Systèmes informatisés de réservation*

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative aux transports aériens visée à l'annexe VI E.

ARTICLE 20*Aspects sociaux*

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI F.

TITRE III**DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES****ARTICLE 21***Interprétation et mise en oeuvre*

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer le respect des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.

2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en oeuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatives au transport aérien énumérés à l'annexe VI.

3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie mène dans le

overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.

4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hen krachtens deze overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van belang zijn voor de andere partij en de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

ARTIKEL 22

Het gemengd comité

1. Hierbij wordt een comité van vertegenwoordigers van de partijen (hierna het "gemengd comité" genoemd) ingesteld, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Hiertoe doet het aanbevelingen en neemt het besluiten in de gevallen waarin deze overeenkomst voorziet.

2. Alle beslissingen van het gemengd comité worden samen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun eigen regels ten uitvoer gelegd.

3. Het gemengd comité komt bijeen voor zover dit nodig is, doch ten minste eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.

4. Een partij kan ook om een vergadering van het gemengd comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij anders is overeengekomen.

5. Met het oog op de correcte uitvoering van deze overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het gemengd comité.

6. Het gemengd comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.

7. Als een van de partijen van mening is dat een besluit van het gemengd comité niet goed is toegepast door de andere partij, kan de eerste partij vragen dat de kwestie in het gemengd comité wordt besproken. Als het gemengd comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, kan de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 nemen.

8. In de besluiten van het gemengd comité moet melding worden gemaakt van de datum van tenuitvoerlegging door de partijen en van alle andere informatie die de economische exploitanten kan aanbelangen.

9. Onverminderd lid 2 kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 nemen als het gemengd comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.

10. Het gemengd comité onderzoekt vraagstukken met betrekking tot bilaterale investeringen of meerderheidsbelangen of wijzigingen in de daadwerkelijke controle van luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

11. Het gemengd comité brengt ook samenwerking tot stand door :

a) de uitwisseling op deskundigenniveau van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, onder meer op het vlak van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots) en consumentenbescherming;

b) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van de overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;

c) na te gaan op welke gebieden de overeenkomst verder kan worden ontwikkeld, inclusief aanbevelingen voor wijzigingen van de overeenkomst.

ARTIKEL 23

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Elke partij kan geschillen met betrekking tot de toepassing of uitlegging van deze overeenkomst die niet overeenkomstig artikel 22 zijn opgelost, voorleggen aan het gemengd comité. Met het oog op de toepassing van dit artikel treedt de bij de associatieovereenkomst opgerichte associatieraad op als gemengd comité.

2. Het gemengd comité kan het geschil middels een besluit beslechten.

3. De partijen stellen de maatregelen vast die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van het in lid 2 bedoelde besluit.

cadre des compétences que lui reconnaît le présent accord.

4. Lorsque les parties contractantes agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie contractante et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive soit prise.

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes, (ci-après dénommé "comité mixte"), responsable de la gestion du présent accord et de son application correcte. À cette fin, il formule des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord.

2. Les décisions du comité mixte sont prises d'un commun accord et sont contraignantes pour les parties contractantes. Elles sont mises en œuvre par celles-ci conformément à leurs propres règles.

3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.

4. Chaque partie contractante peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties contractantes.

5. Aux fins de la bonne exécution de l'accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.

6. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.

7. Si l'une des parties contractantes considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement mise en œuvre par l'autre partie contractante, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie contractante requérante peut prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 du présent accord.

8. Les décisions prises par le comité mixte doivent mentionner la date de leur mise en œuvre par les parties contractantes, ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.

9. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question qui lui a été soumise, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 du présent accord.

10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.

11. Le comité mixte développe également la coopération en :

a) promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, notamment en matière de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;

b) examinant régulièrement les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;

c) envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier.

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Chaque partie contractante peut saisir le comité mixte pour tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 22. Aux fins du présent article, le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association agit en tant que comité mixte.

2. Le comité mixte peut régler le différend par voie de décision.

3. Les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires à la mise en œuvre des décisions visées au paragraphe 2.

4. Als het geschil niet overeenkomstig lid 2 kan worden beslecht, wordt het, op verzoek van een van de partijen, voorgelegd aan een arbitragecommissie van drie arbiters, overeenkomstig de hierna vastgestelde procedure :

a) uiterlijk zestig (60) dagen nadat het arbitragehof het door de andere partij via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage heeft ontvangen, stelt elke partij een arbiter aan; de derde arbiter wordt door de twee voornoemde arbiters aangesteld binnen een aanvullende termijn van zestig (60) dagen. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een arbiter heeft aangesteld, of als de derde arbiter niet binnen de overeengekomen termijn wordt aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een arbiter of arbiters aan te stellen;

b) de derde arbiter die overeenkomstig de voorschriften onder a) wordt aangesteld, moet een onderdaan van een derde land zijn en vervult de functie van voorzitter van het arbitragehof;

c) het arbitragehof stelt zijn reglement van orde vast; en

d) behoudens de definitieve beslissing van het arbitragehof, worden de oorspronkelijke arbitrage-uitgaven evenredig gedeeld door de partijen.

5. De voorlopige of definitieve beslissing van het arbitragehof is bindend voor de partijen.

6. Als een van de partijen niet binnen dertig (30) dagen na de bekendmaking van de beslissing van het arbitragehof aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij aan de beslissing voldoet.

ARTIKEL 24

Vrijwaringsmaatregelen

1. De partijen treffen alle algemene of specifieke maatregelen die vereist zijn om aan hun verplichtingen krachtens de overeenkomst te voldoen. Zij zullen erop toezien dat de in de overeenkomst aangegeven doelstellingen worden verwezenlijkt.

2. Indien een van beide partijen van mening is dat de andere partij een verplichting krachtens de overeenkomst niet is nagekomen, kan zij passende maatregelen treffen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen wordt beperkt tot wat strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.

3. Als een partij overweegt vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daar onmiddellijk van in kennis via het gemengd comité en verstrekt zij alle relevante informatie.

4. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het gemengd comité om een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

5. Behoudens artikel 3, onder d), artikel 4, onder d), en de artikelen 14 en 15, mag de betrokken overeenkomstsluitende partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen een maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3, tenzij de overlegprocedure overeenkomstig lid 4 vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.

6. De betrokken partij stelt het gemengd comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.

7. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze overeenkomst.

ARTIKEL 25

Geografische uitbreiding van de overeenkomst

Ondanks het bilaterale karakter van deze overeenkomst wijzen de partijen erop dat ze binnen de werkingssfeer valt van het in de verklaring van Barcelona van 28 november 1995 geplande Euro-mediterrane partnerschap. De partijen verbinden zich ertoe een permanente dialoog te voeren om de samenhang van deze overeenkomst met het proces van Barcelona te garanderen, met name wat betreft de mogelijkheid om overeenstemming te bereiken over wijzigingen die nodig zijn om rekening te houden met soortgelijke luchtvervoersovereenkomsten.

4. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend conformément aux dispositions du paragraphe 2, le différend peut, sur demande de l'une des parties contractantes, être soumis à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres au titre de la procédure énoncée ci-après :

a) chacune des parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis de demande d'arbitrage par le tribunal arbitral adressé par l'autre partie contractante par la voie diplomatique; le tiers arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties contractantes n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation Civile Internationale de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;

b) le tiers arbitre désigné en vertu du paragraphe a) est ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral;

c) le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur;

d) sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties contractantes supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

5. Les parties contractantes se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.

6. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral rendue en application du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer l'exercice des droits ou privilèges octroyés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut.

ARTICLE 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties contractantes prennent toute mesure générale ou particulière nécessaire à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.

2. Si une partie contractante considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures appropriées. Les mesures de sauvegarde se limitent, pour ce qui est de leur champ d'application et de leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.

3. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie contractante par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.

4. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

5. Sans préjudice de l'article 3, paragraphe d), de l'article 4, paragraphe d), de l'article 14 et de l'article 15, la partie contractante concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

6. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

7. Toute mesure prise en vertu du présent article sera suspendue dès que la partie contractante en défaut se sera conformée aux dispositions du présent accord.

ARTICLE 25

Couverture géographique de l'accord

Bien qu'elles reconnaissent le caractère bilatéral du présent accord, les parties contractantes constatent qu'il s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen tel que prévu dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995. Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence du présent accord avec le processus de Barcelone, et notamment en ce qui concerne la possibilité de décider ensemble de le modifier pour tenir compte d'autres accords aériens similaires.

ARTIKEL 26*Verhouding ten opzichte van andere overeenkomsten*

1. De bepalingen van deze overeenkomst vervangen de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten. Het is echter toegestaan bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige overeenkomst vallen, te blijven uitoefenen voor zover dit niet leidt tot discriminatie tussen de lidstaten van de Europese Gemeenschap en hun ingezetenen.

2. Als de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of een besluit bekrachtigen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere internationale organisatie waarin kwesties aan bod komen die onder deze overeenkomst vallen, plegen zij in het gemengd comité overleg om te bepalen of deze overeenkomst moet worden herzien teneinde rekening te houden met deze ontwikkelingen.

3. Deze overeenkomst laat de beslissingen van beide partijen om eventuele toekomstige aanbevelingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie toe te passen, onverlet. De partijen mogen zich niet op deze overeenkomst of een deel ervan beroepen om zich in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie te verzetten tegen alternatieve beleidsmaatregelen met betrekking tot kwesties die onder deze overeenkomst vallen.

ARTIKEL 27*Wijzigingen*

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze overeenkomst wenst te herzien, moet ze het gemengd comité daarvan in kennis stellen. Overeengekomen wijzigingen van deze overeenkomst worden van kracht na voltooiing van de respectieve interne procedures.

2. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen.

3. Deze overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een verwant, in bijlage VI vermeld gebied aan te nemen of bestaande wetgeving te wijzigen, mits zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze overeenkomst in acht nemen.

4. Als een van de partijen nieuwe wetgeving opstelt, stelt zij de andere partij daarvan zo snel mogelijk in kennis en pleegt zij overleg met de andere partij. Op verzoek van een van de partijen kan er in het gemengd comité een inleidende gedachtewisseling plaatsvinden.

5. Als een partij nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een verwant, in bijlage VI vermeld gebied heeft aangenomen of bestaande wetgeving heeft gewijzigd, stelt zij de andere partij daar uiterlijk dertig dagen na de goedkeuring of wijziging van in kennis. Op verzoek van een partij organiseert het gemengd comité binnen zestig dagen na deze kennisgeving een gedachtewisseling over de gevolgen van de nieuwe wetgeving of de wijziging voor de goede werking van deze overeenkomst.

6. Het gemengd comité :

a) neemt een besluit tot herziening van bijlage VI van deze overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;

b) neemt een besluit waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie worden beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze overeenkomst; of

c) beslist over andere maatregelen, die binnen een redelijke termijn moeten worden vastgesteld, om de goede werking van deze overeenkomst te waarborgen.

ARTIKEL 28*Beëindiging*

1. De overeenkomst wordt voor onbepaalde tijd gesloten.

2. Elke partij kan, op om het even welk ogenblik, de andere partij schriftelijk via de diplomatieke kanalen in kennis stellen van haar beslissing deze overeenkomst te beëindigen. Deze kennisgeving moet tegelijk ook naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden verzonden. Deze overeenkomst eindigt twaalf maanden na de datum waarop de andere partij de kennisgeving heeft ontvangen, tenzij de kennisgeving van de beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken.

ARTICLE 26*Relations avec d'autres accords*

1. Les dispositions du présent accord remplacent celles d'accords de même nature conclus bilatéralement entre le Maroc et les États membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres de la CE ou leurs ressortissants.

2. Si les parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou d'une autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser l'accord pour tenir compte de cette situation.

3. Le présent accord est sans préjudice des décisions que pourraient prendre les deux parties contractantes concernant l'application d'éventuelles recommandations futures de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les parties contractantes ne peuvent invoquer le présent accord, ni une partie de celui-ci, pour s'opposer à l'examen au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nouvelles politiques ayant trait à des aspects couverts par le présent accord.

ARTICLE 27*Amendements*

1. Si une partie contractante désire une révision des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte. Les amendements convenus au présent accord prendront effet après l'accomplissement des procédures internes respectives.

2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.

3. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, dans le respect du principe de non-discrimination et en conformité avec les dispositions du présent accord.

4. Dès qu'une nouvelle disposition législative est élaborée par l'une des parties contractantes, celle-ci informe et consulte l'autre partie contractante de manière aussi approfondie que possible. À la demande d'une partie contractante, le comité mixte peut procéder à un échange de vues préliminaire.

5. Dès qu'une partie contractante adopte de nouvelles lois ou modifie sa législation relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, elle en informe l'autre partie contractante au plus tard trente jours après l'adoption ou la modification. À la demande de l'une ou l'autre des parties, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

6. Le comité mixte :

a) adopte une décision portant révision de l'annexe VI du présent accord afin d'y intégrer, si nécessaire sur une base de réciprocité, les modifications intervenues dans la législation concernée;

b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée est réputée conforme au présent accord; ou

c) arrête toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

ARTICLE 28*Dénonciation*

1. Le présent accord est conclu pour une durée illimitée.

2. Chaque partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, sauf si ladite notification est retirée avant l'expiration de cette période.

3. De overeenkomst vervalt of wordt opgeschort als de Associatie-overeenkomst vervalt of wordt opgeschort.

ARTIKEL 29

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en het Secretariaat van de Verenigde Naties

Deze overeenkomst en de wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het Secretariaat van de Verenigde Naties.

ARTIKEL 30

Inwerkingtreding

1. Deze overeenkomst wordt vanaf de datum van ondertekening voorlopig toegepast overeenkomstig de interne wetgeving van de partijen.

2. Deze overeenkomst treedt in werking een maand na de laatste nota in het kader van een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle noodzakelijke procedures voor de inwerkingtreding van deze overeenkomst zijn afgerond. Ten behoeve van deze uitwisseling bezorgt het Koninkrijk Marokko zijn diplomatieke nota aan het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie en haar lidstaten, en bezorgt het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota of nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten aan het Koninkrijk Marokko. De diplomatieke nota of nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten bevatten mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat alle noodzakelijke procedures voor de inwerkingtreding van deze overeenkomst in die lidstaat zijn afgerond.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Brussel, de twaalfde december tweeduizend zes, in tweevoud, in de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Italiaanse, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Nederlandse, de Poolse, de Portugese, de Sloveense, de Slowaakse, de Spaanse, de Tsjechische, de Zweedse en de Arabische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

BIJLAGE I

OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES

1. De overgangsbepalingen van bijlage IV bij deze overeenkomst zijn van toepassing op deze bijlage.

2. *Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes :*

a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap :

Punten in de Europese Gemeenschap - een of meer punten in Marokko - verder gelegen punten,

b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Marokko :

Punten in Marokko - een of meer punten in de Europese Gemeenschap.

3. Luchtvaartmaatschappijen uit Marokko hebben het recht de in artikel 2 van deze overeenkomst vermelde verkeersrechten uit te oefenen met betrekking tot vluchten tussen verschillende punten op het grondgebied van de Gemeenschap, mits het vertrek- of eindpunt van deze vluchten op het grondgebied van Marokko ligt.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap hebben het recht de in artikel 2 van deze overeenkomst vermelde verkeersrechten uit te oefenen met betrekking tot vluchten vanuit Marokko, mits het vertrek- of eindpunt van deze vluchten op het grondgebied van de Gemeenschap ligt en voor zover, wat passagiersvluchten betreft, deze punten zich in landen bevinden die onder het Europees nabuurschapsbeleid vallen.

Luchtvaartmaatschappijen van de Europese Gemeenschap hebben het recht om tijdens vluchten naar/vanuit Marokko meer dan een punt te bedienen ("co-terminalisation") en tussenlandingen uit te voeren tussen deze punten.

3. Le présent accord cesse de produire ses effets ou est suspendu si l'accord d'association cesse de produire ses effets ou s'il est suspendu, respectivement.

ARTICLE 29

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations unies

Le présent accord et tous ses amendements doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations unies.

ARTICLE 30

Entrée en vigueur

1. Le présent accord sera appliqué, à titre provisoire, conformément au droit interne des parties contractantes, à la date de sa signature.

2. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, le Royaume du Maroc remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique destinée à la Communauté européenne et à ses États membres, et le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Royaume du Maroc la note diplomatique de la Communauté européenne et de ses États membres. La note diplomatique de la Communauté européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant, pour ce qui le concerne, que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Bruxelles, le douze décembre deux mille six, en deux exemplaires, en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arabe, chaque texte faisant également foi.

ANNEXE I^{re}

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues à l'annexe IV du présent accord.

2. *Chaque partie contractante accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous :*

a) pour les transporteurs de la Communauté européenne :

Points situés dans la Communauté européenne - un ou plusieurs points au Maroc - points situés au-delà,

b) pour les transporteurs marocains :

Points situés au Maroc - un ou plusieurs points dans la Communauté européenne,

3. Les transporteurs du Maroc sont autorisés à exploiter les droits visés à l'article 2 du présent accord entre plusieurs points situés sur le territoire de la Communauté à condition que ces vols aient le territoire du Maroc pour point de départ ou d'arrivée.

Les transporteurs de la Communauté sont autorisés à exploiter les droits visés à l'article 2 du présent accord entre le Maroc et des points situés au-delà, à condition que ces vols aient le territoire de la Communauté pour point de départ ou d'arrivée et que, s'agissant de services destinés aux passagers, ces points soient situés dans les pays auxquels s'applique la politique européenne de voisinage.

Les transporteurs de la Communauté européenne sont autorisés, pour les services au départ et à destination du Maroc, à desservir plus d'un point sur le même service (coterminalisation) et à exercer des droits d'escale entre ces points.

De volgende landen vallen onder het Europees nabuurschapsbeleid : Algerije, Armenië, de Palestijnse Autoriteit, Azerbeidzjan, Belarus, Egypte, Georgië, Israël, Jordanië, Libanon, Libië, Moldavië, Marokko, Syrië, Tunesië en Oekraïne. De punten in de landen die onder het Europees nabuurschapsbeleid vallen, mogen ook als tussenliggende punten worden gebruikt.

4. De gespecificeerde routes mogen in de twee richtingen worden geëxploiteerd. Een exploitant mag tussenliggende of verder gelegen punten op de gespecificeerde routes overslaan voor sommige of alle vluchten, mits de vluchten vertrekken of eindigen op het grondgebied van Marokko voor Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen of op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap voor luchtvaartmaatschappijen van de Europese Gemeenschap.

5. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte typen luchtvaartuigen, behalve om technische, operationele, douane-, milieu- of gezondheidsredenen.

6. De luchtvaartmaatschappijen mogen het type luchtvaartuig dat ze gebruiken voor de exploitatie van internationaal vervoer onbeperkt wijzigen op alle punten van de gespecificeerde routes.

7. Alleen in uitzonderlijke gevallen of om te voldoen aan tijdelijke behoeften is het toegestaan dat een Marokkaanse luchtvaartmaatschappij een luchtvaartuig met bemanning least ("wet—leasing") van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, of dat een luchtvaartmaatschappij van de Europese Gemeenschap een luchtvaartuig met bemanning least van een luchtvaartmaatschappij van een derde land dat niet in bijlage V is vermeld. Dergelijke "wet—leasing" moet vooraf worden goedgekeurd door de autoriteit die de licentie heeft afgegeven aan de leaseende luchtvaartmaatschappij en door de bevoegde autoriteit van de andere partij.

BIJLAGE II

BILATERALE OVEREENKOMSTEN TUSSEN MAROKKO EN LIDSTATEN VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

Zoals bepaald in artikel 26 van deze overeenkomst worden de relevante bepalingen van de volgende bilaterale overeenkomsten voor luchtvervoer tussen Marokko en lidstaten vervangen door deze overeenkomst :

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rabat op 20 januari 1958;

aangevuld door de uitwisseling van nota's van 20 januari 1958;

laatstelijk gewijzigd bij de gemeenschappelijke intentieverklaring, gedaan te Rabat op 11 juni 2002;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Socialistische Republiek Tsjecho-Slowakije en Marokko, gedaan te Rabat op 8 mei 1961, later overgenomen door de Tsjechische Republiek;

— Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk Denemarken en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 14 november 1977;

aangevuld door de uitwisseling van nota's van 14 november 1977;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk Marokko, gedaan te Bonn op 12 oktober 1961;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Helleense Republiek en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 10 mei 1999;

te lezen in samenhang met de gemeenschappelijke intentieverklaring, gedaan te Athene op 6 oktober 1998;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van Spanje en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Madrid op 7 juli 1970;

laatstelijk aangevuld door de briefwisseling van 12 augustus 2003 en 25 augustus 2003;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Franse Republiek en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rabat op 25 oktober 1957;

Les pays concernés par la politique européenne de voisinage sont : l'Algérie, l'Arménie, l'Autorité palestinienne, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la Moldavie, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine. Les points situés dans ces pays peuvent également être utilisés comme points intermédiaires.

4. Les routes spécifiées peuvent être exploitées dans les deux sens. Chaque point - qu'il s'agisse d'un point intermédiaire ou d'un point situé au-delà des routes spécifiées - peut, à la discrétion de chaque entreprise de transport aérien, être omis sur l'un quelconque ou sur l'ensemble des vols, à condition que ces vols aient le territoire du Maroc comme point de départ ou d'arrivée dans le cas des transporteurs marocains, ou le territoire d'un État membre de la Communauté européenne dans celui des transporteurs communautaires.

5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement ou de protection de la santé.

6. Tout transporteur aérien assurant un service aérien international est libre de changer, en tout point des routes spécifiées, le type d'aéronefs qu'il utilise.

7. L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien marocain, de l'aéronef d'une compagnie aérienne d'un pays tiers aux parties, ou, par un transporteur de la Communauté européenne, de l'aéronef d'une compagnie aérienne d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe V, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à l'approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence de ce transporteur, et de l'autorité compétente de l'autre partie contractante.

ANNEXE II

ACCORDS BILATÉRAUX ENTRE LE MAROC ET LES ÉTATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

Le présent accord, conformément aux dispositions de son article 25, prévaut sur les accords bilatéraux suivants en matière de transport aérien signés entre le Maroc et les États membres :

— Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 20 janvier 1958;

Complété par l'échange de notes du 20 janvier 1958;

Modifié en dernier lieu par le Mémoire d'entente fait à Rabat le 11 juin 2002;

— Accord entre la République socialiste tchécoslovaque et le Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 8 mai 1961, au sujet duquel la République Tchèque a fait une déclaration de succession;

— Accord entre le gouvernement du Royaume du Danemark et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens fait à Rabat le 14 novembre 1977;

Complété par l'échange de notes du 14 novembre 1977;

— Accord entre la République fédérale d'Allemagne et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Bonn le 12 octobre 1961;

— Accord entre le gouvernement de la République Hellène et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 10 mai 1999;

À lire conjointement avec le Mémoire d'entente fait à Athènes le 6 octobre 1998;

— Accord entre le gouvernement de l'Espagne et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Madrid le 7 juillet 1970;

Complété en dernier par l'échange de lettres du 12 août 2003 et du 25 août 2003;

— Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 25 octobre 1957; modifié par

- gewijzigd bij de briefwisseling van 22 maart 1961;
- gewijzigd bij de overeengekomen notulen van 2 en 5 december 1968;
- gewijzigd bij het Memorandum van overleg van 17-18 mei 1976;
- gewijzigd bij het Memorandum van overleg van 15 maart 1977;

laatstelijk gewijzigd bij het Memorandum van overleg van 22-23 maart 1984 en de briefwisseling van 14 maart 1984;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Republiek Italië en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rome op 8 juli 1967;

gewijzigd bij de gemeenschappelijke intentieverklaring, gedaan te Rome op 13 juli 2000;

laatstelijk gewijzigd bij de uitwisseling van nota's van 17 oktober 2001 en 3 januari 2002;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Republiek Letland en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Warschau op 19 mei 1999;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Groothertogdom Luxemburg en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Bonn op 5 juli 1961;

— Overeenkomst voor luchtvervoer tussen de Volksrepubliek Hongarije en het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 21 maart 1967;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Republiek Malta en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rabat op 26 mei 1983;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rabat op 20 mei 1959;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Bondsrepubliek Oostenrijk en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 27 februari 2002;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Volksrepubliek Polen en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 29 november 1969;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen Portugal en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 3 april 1958;

aangevuld door de notulen, gedaan te Lissabon op 19 december 1975;

laatstelijk aangevuld door de notulen, gedaan te Lissabon op 17 november 2003;

— Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk Zweden en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 14 november 1977;

aangevuld door de uitwisseling van nota's van 14 november 1977;

— Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Londen op 22 oktober 1965;

gewijzigd bij de uitwisseling van nota's van 10 en 14 oktober 1968;

gewijzigd bij de notulen, gedaan te Londen op 14 maart 1997;

laatstelijk gewijzigd bij de notulen, gedaan te Rabat op 17 oktober 1997;

— Geparafeerde of ondertekende overeenkomsten inzake luchtdiensten en andere regelingen tussen het Koninkrijk Marokko en lidstaten van de Europese Gemeenschap die, op de datum van ondertekening van onderhavige overeenkomst, nog niet van kracht zijn en niet voorlopig worden toegepast;

— Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van het Koninkrijk Marokko, bijgevoegd als bijlage I bij de gemeenschappelijke intentieverklaring die op 20 juni 2001 te Den Haag is opgesteld.

- l'échange de lettres du 22 mars 1961;

- le procès-verbal des 2 et 5 décembre 1968;

- le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 17 et 18 mai 1976;

- le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises du 15 mars 1977;

Modifié en dernier lieu par le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 22 et 23 mars 1984 et l'échange de lettres du 14 mars 1984;

— Accord entre le gouvernement de la République d'Italie et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rome le 8 juillet 1967;

Modifié par le Mémorandum d'entente fait à Rome le 13 juillet 2000;

Modifié en dernier lieu par l'échange de notes du 17 octobre 2001 et du 3 janvier 2002;

— Accord entre le gouvernement de la République de Lettonie et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Varsovie le 19 mai 1999;

— Accord entre le gouvernement du grand-duché de Luxembourg et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Bonn le 5 juillet 1961;

— Accord entre la République populaire hongroise et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Rabat le 21 mars 1967;

— Accord entre le gouvernement de la République de Malte et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 26 mai 1983;

Accord entre le gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 20 mai 1959;

— Accord entre le Gouvernement fédéral de l'Autriche et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 27 février 2002;

— Accord entre le Gouvernement de la République populaire de Pologne et le Gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Rabat le 29 novembre 1969;

— Accord entre le Portugal et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 3 avril 1958;

Complété par le procès-verbal fait à Lisbonne le 19 décembre 1975;

Complété en dernier lieu par le procès-verbal fait à Lisbonne le 17 novembre 2003;

— Accord entre le gouvernement du Royaume de la Suède et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 14 novembre 1977;

Complété par l'échange de notes du 14 novembre 1977;

— Accord entre le gouvernement du Royaume Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens fait à Londres le 22 octobre 1965;

Modifié par l'échange des notes des 10 et 14 octobre 1968;

Modifié par le procès-verbal fait à Londres le 14 mars 1997;

Modifié par le procès-verbal fait à Rabat le 17 octobre 1997;

— Accords relatifs aux services aériens et autres arrangements paraphés ou signés entre le Royaume du Maroc et des États membres de la Communauté européenne qui, à la date de la signature du présent accord, ne sont pas encore entrés en vigueur et ne font pas l'objet d'une application provisoire;

— Accord entre le gouvernement du Royaume des Pays Bas et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens tel que joint, sous la forme d'une annexe 1^{re}, au Mémorandum d'entente fait à La Haye le 20 juin 2001.

BIJLAGE III

**PROCEDURES VOOR EXPLOITATIEVERGUNNINGEN
EN TECHNISCHE VERGUNNINGEN :
BEVOEGDE AUTORITEITEN**

1. De Europese Gemeenschap
Duitsland :
Federale Dienst Burgerluchtvaart (LBA)
Ministerie van Verkeer, Bouwbeleid en Stedelijke Ontwikkeling

Oostenrijk :
Burgerluchtvaartautoriteit
Ministerie van verkeer, Innovatie en Technologie

België :
Directoraat-generaal luchtvervoer
Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer

Cyprus :
Departement burgerluchtvaart
Ministerie van Communicatie en Openbare Werken

Denemarken :
Burgerluchtvaartadministratie

Spanje :
Directoraat-generaal burgerluchtvaart
Ministerie van Infrastructuur en Vervoer

Estland :
Burgerluchtvaartadministratie

Finland :
Burgerluchtvaartautoriteit

Frankrijk :
Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (DGAC)

Griekenland :
Griekse burgerluchtvaartautoriteit
Ministerie van Verkeer

Hongarije :
Directoraat-generaal voor burgerluchtvaart
Ministerie van Economische Zaken en Verkeer

Ierland :
Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart
Departement verkeer

Italië :
Nationaal agentschap voor de burgerluchtvaart (ENAC)

Letland :
Burgerluchtvaartadministratie
Ministerie van Verkeer

Litouwen :
Burgerluchtvaartadministratie

Luxemburg :
Directoraat voor de burgerluchtvaart

Malta :
Departement burgerluchtvaart

Nederland :
Ministerie van Verkeer en Waterstaat: het directoraat-generaal
Transport en Luchtvaart
Inspectie Verkeer en Waterstaat

Polen :
Burgerluchtvaartadministratie

Portugal :
Nationaal instituut van de burgerluchtvaart (INAC)
Ministerie van Infrastructuur, Planning en Landsbestuur

Tsjechië :
Departement burgerluchtvaart
Ministerie van Verkeer
Burgerluchtvaartautoriteit

Verenigd Koninkrijk :
Directoraat luchtvaart
Departement verkeer (Dft)

ANNEXE III

**AUTORISATIONS D'EXPLOITATION
ET PERMIS TECHNIQUES :
AUTORITÉS COMPÉTENTES**

1. La Communauté européenne
Allemagne :
Luftfahrt-Bundesamt
Ministère fédéral des transports, de la construction et des affaires urbaines

Autriche :
Administration de l'aviation civile
Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie

Belgique :
Direction générale transport aérien
Service public fédéral mobilité et transports

Chypre :
Direction de l'aviation civile
Ministère des communications et des travaux publics

Danemark :
Administration de l'aviation civile

Espagne :
Direction générale de l'aviation civile
Ministère des travaux publics

Estonie :
Administration de l'aviation civile

Finlande :
Autorité de l'aviation civile

France :
Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Grèce :
Direction de l'aviation civile hellénique
Ministère des transports et des communications

Hongrie :
Direction générale de l'aviation civile
Ministère de l'économie et des transports

Irlande :
Direction générale de l'aviation civile
Ministère des transports

Italie :
Autorité de l'aviation civile italienne (ENAC)

Lettonie :
Administration de l'aviation civile
Ministère des transports

Lituanie :
Administration de l'aviation civile

Luxembourg :
Direction de l'aviation civile

Malte :
Département de l'aviation civile

Pays-Bas :
Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux : Direction générale du transport et de l'aviation
Inspection générale des transports et de la gestion des eaux

Pologne :
Bureau de l'aviation civile

Portugal :
Institut national de l'aviation civile (INAC)
Ministère de l'équipement, de la planification et de l'administration du territoire

République tchèque :
Département de l'aviation civile
Ministère des transports
Direction générale de l'aviation civile

Royaume Uni :
Direction générale de l'aviation civile
Ministère des transports

De Slowaakse Republiek :
 Departement burgerluchtvaart
 Ministerie van Vervoer, Post en Telecommunicatie
 Slovenië :
 Directoraat burgerluchtvaart
 Ministerie van Vervoer
 Zweden :
 Burgerluchtvaartautoriteit
 2. Koninkrijk Marokko
 Burgerluchtvaartadministratie
 Ministerie van Infrastructuur en Verkeer

BIJLAGE IV

OVERGANGSBEPALINGEN

1. De tenuitvoerlegging en toepassing door Marokko van alle in bijlage 6 vermelde bepalingen van de Gemeenschapswetgeving in verband met luchtvervoer wordt geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de Europese Gemeenschap en dient te worden gevalideerd door het gemengd comité. Het besluit van het gemengd comité moet uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst worden aangenomen.

2. Zolang het besluit niet is goedgekeurd, hebben luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap uit hoofde van de in bijlage I overeengekomen diensten en gespecificeerde routes niet het recht om verkeer in te schepen in Marokko en te ontschepen op verder gelegen punten en vice versa, en hebben Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen niet het recht om verkeer in te schepen op een punt in de Europese Gemeenschap en te ontschepen op een ander punt in de Europese Gemeenschap en vice versa. Alle verkeersrechten van de vijfde vrijheid die uit hoofde van de in bijlage II vermelde bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten van de Europese Gemeenschappen zijn verleend, mogen verder worden uitgeoefend zolang geen onderscheid wordt gemaakt op basis van nationaliteit.

BIJLAGE V

LIJST VAN ANDERE LANDEN WAARNAAR WORDT VERWEZEN IN DE ARTIKELEN 3 EN 4 VAN DEZE OVEREENKOMST

1. De Republiek IJsland (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
2. Het Vorstendom Liechtenstein (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
3. Het Koninkrijk Noorwegen (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
4. De Zwitserse Bondsstaat (in het kader van de overeenkomst voor luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat)

BIJLAGE VI

OP DE BURGERLUCHTVAART TOEPASSELIJKE REGELS

De "toepasselijke bepalingen" van de volgende wetsbesluiten zijn van toepassing overeenkomstig de overeenkomst, tenzij anders gespecificeerd in deze bijlage of in bijlage IV inzake overgangsbepalingen. Zo nodig worden specifieke aanpassingen voor elk afzonderlijk besluit hieronder vermeld :

A. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

Opmerking : De precieze voorwaarden waaronder Marokko als waarnemer mag deelnemen aan EASA zullen in een latere fase moeten worden besproken.

Nr. 3922/91

Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

zoals gewijzigd bij :

— Verordening (EG) nr. 2176/96 van de Commissie van 13 november 1996 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

République slovaque :
 Direction générale de l'aviation civile
 Ministère des transports, des postes et des télécommunications
 Slovénie :
 Office de l'aviation civile
 Ministère des transports
 Suède :
 Direction générale de l'aviation civile
 2. Royaume du Maroc
 Direction de l'Aéronautique civile
 Ministère de l'équipement et du transport

ANNEXE IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application par la partie marocaine de toutes les dispositions de la législation communautaire relatives au transport aérien indiquées à l'annexe VI feront l'objet d'une évaluation réalisée sous la responsabilité de la Communauté européenne qui devra être validée par le comité mixte. Cette décision du comité mixte devra être adoptée au plus tard dans un délai maximum de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'accord.

2. Jusqu'à l'adoption de cette décision, les services agréés et les routes spécifiées à l'annexe I^{re} n'incluront pas le droit pour les transporteurs aériens de la Communauté européenne d'embarquer des passagers ou du fret sur le territoire du Maroc à destination d'un point situé au-delà et vice-versa, ni le droit pour les transporteurs marocains d'embarquer des passagers ou du fret en un point de la Communauté européenne à destination d'un autre point de la Communauté européenne et vice-versa. Cependant, tout droit de cinquième liberté octroyé par le biais de l'un des accords bilatéraux entre le Maroc et les États membres de la Communauté européenne énumérés à l'annexe II pourra continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination fondée sur la nationalité.

ANNEXE V

ÉTATS MENTIONNÉS AUX ARTICLES 3 ET 4 DE L'ACCORD

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
2. La Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
3. Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
4. La Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien)

ANNEXE VI

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

Les "dispositions applicables" des actes suivants s'appliquent conformément à l'accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe IV relative aux dispositions transitoires. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées ci-après :

A. SÉCURITÉ AÉRIENNE

Remarque : les modalités précises de la participation du Maroc, en qualité d'observateur, à l'AESA seront examinées ultérieurement.

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

modifié par :

— le Règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;

— Verordening (EG) nr. 1069/1999 van de Commissie van 25 mei 1999 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

— Verordening (EG) nr. 2871/2000 van de Commissie van 28 december 2000 houdende aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad

— Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 10, 12 en 13, behalve artikel 4, lid 1, en artikel 8, lid 2, tweede zin, bijlagen I, II en III.

Voor de toepassing van artikel 12 wordt "lidstaten" gelezen als "EG-lidstaten".

Nr. 94/56/EG

Richtlijn 94/56 van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevalen en incidenten in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 12

Nr. 1592/2002

Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

zoals gewijzigd bij :

— Verordening (EG) nr. 1643/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002

— Verordening (EG) nr. 1701/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot aanpassing van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1592/2002

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 57, bijlagen I en II
Nr. 2003/42

Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II
Nr. 1702/2003

Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 4, bijlage

Nr. 2042/2003

Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bijvoorbeeld namen betrokken organisaties en personen

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I tot en met IV

Nr. 104/2004

Verordening (EG) nr. 104/2004 van de Commissie van 22 januari 2004 tot vaststelling van regels voor de organisatie en de samenstelling van de kamer van beroep van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 7 en bijlage

B. LUCHTVERKEERSBEHEER

Nr. 93/65

Richtlijn 93/65/EEG van de Raad van 19 juli 1993 betreffende de vaststelling en het gebruik van compatibele technische normen en specificaties voor de aanschaf van apparatuur en van systemen voor luchtverkeersafhandeling

als gewijzigd bij :

— Richtlijn 97/15/EG van de Commissie van 25 maart 1997 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 93/65/EEG van de Raad betreffende de vaststelling en het gebruik van compatibele technische normen en specificaties voor de aanschaf van apparatuur en van systemen voor luchtverkeersafhandeling, als gewijzigd bij Verordening (EG) Nr. 2082/2000 van de Commissie van 6 september 2000 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot

— le Règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission, du 25 mai 1999, portant adaptation au progrès scientifique et technique du Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;

— le Règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;

— le Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10 et 12 à 13 à l'exception de l'article 4, paragraphe 1^{er}, et de l'article 8, paragraphe 2, 2^e phrase, annexes I, II et III.

Aux fins de l'application de l'article 12, l'expression "États membres" est remplacée par l'expression "États membres de la CE".

N° 94/56/CE

Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12

N° 1592/2002

Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

modifié par :

— le Règlement (CE) n° 1643/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002

— le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) n° 1592/2002

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 57, annexes I^{er} et II
N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11, annexes I^{er} et II
N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4, annexe
N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6, annexes I^{er} à IV

N° 104/2004

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 7, annexe

B. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

N° 93/65

Directive 93/65/CEE du Conseil, du 19 juillet 1993, relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien

modifiée par

— la directive 97/15/CE de la Commission du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la Directive 93/65/CEE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien, modifiée par le Règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive

wijziging van Richtlijn 97/15/EG tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 93/65/EEG van de Raad, als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 980/2002 van de Commissie van 4 juni 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2082/2000 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 9, bijlagen I en II

De verwijzing naar Richtlijn 93/65/EEG van de Raad is geschrapt sinds 20 oktober 2005.

Nr. 2082/2000

Verordening (EG) Nr. 2082/2000 van de Commissie van 6 september 2000 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 97/15/EG tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 93/65/EEG van de Raad

als gewijzigd bij :

— Verordening (EG) nr. 980/2002 van de Commissie van 4 juni 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2082/2000 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 3, bijlagen I tot en met III

Nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 4, artikel 6 en artikelen 9 tot en met 14

Nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 19

Nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 11

Nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 12

C. MILIEUBESCHERMING

Nr. 89/629

Richtlijn 89/629/EEG van de Raad van 4 december 1989 betreffende de beperking van de geluidsemissie van civiele subsonische straalvliegtuigen

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 8

Nr. 92/14

Richtlijn 92/14/EEG van de Raad van 2 maart 1992 betreffende de beperking van de exploitatie van de luchtvaartuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel 2, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988)

zoals gewijzigd bij :

— Richtlijn 98/20/EG van de Raad van 30 maart 1998 tot wijziging van Richtlijn 92/14/EEG

— Richtlijn 1999/28/EG van de Commissie van 21 april 1999 tot wijziging van de bijlage bij Richtlijn 92/14/EEG van de Raad

— Verordening (EG) nr. 991/2001 van de Commissie van 21 mei 2001 houdende wijziging van de bijlage bij Richtlijn 92/14/EEG van de Raad

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 11 en bijlage

Nr. 2002/30

Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels van procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I en II

Nr. 2002/49

97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la Directive 93/65/CEE, modifiée par le Règlement (CE) n° 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le Règlement (CE) n° 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol

Dispositions applicables : articles 1 à 9, annexes I et II

La référence à la directive 93/65/EEC du Conseil doit être supprimée le 20 octobre 2005.

N° 2082/2000

Règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la Directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE

modifié par

— le Règlement (CE) n° 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le Règlement (CE) n° 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 3, annexes I^{re} à III

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre")

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4, article 6, et articles 9 à 14.

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 19

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité")

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12

C. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

N° 89/629

Directive 89/629/CEE du Conseil, du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 8

N° 92/14

Directive 92/14/CEE du Conseil du 2 mars 1992 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 1^{re}6 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1 deuxième partie chapitre 2, deuxième édition (1988)

modifiée par :

— la Directive 98/20/CE du Conseil du 30 mars 1998 modifiant la Directive 92/14/CEE

— la Directive 1999/28/CE de la Commission du 21 avril 1999 portant modification de l'annexe de la Directive 92/14/CEE du Conseil

— le Règlement (CE) n° 991/2001 de la Commission du 21 mai 2001 modifiant l'annexe de la Directive 92/14/CEE du Conseil

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11, annexe

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 15, annexes I^{re} et II

N° 2002/49

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I tot en met IV

D. CONSUMENTENBESCHERMING

Nr. 90/314

Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 10

Nr. 92/59

Richtlijn 92/59/EEG van de Raad van 29 juni 1992 inzake algemene productveiligheid

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 19

Nr. 93/13

Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 10 en bijlage

Nr. 95/46

Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 34

Nr. 2027/97

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen bij ongevallen

zoals gewijzigd bij :

— Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 8

Nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigeren en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 17

E. GEAUTOMATISEERDE BOEKINGSSYSTEMEN

Nr. 2299/1989

Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad van 24 juli 1989 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingssystemen

zoals gewijzigd bij :

— Verordening (EEG) nr. 3089/93 van de Raad van 29 oktober 1993 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89

— Verordening (EG) nr. 323/1999 van de Raad van 8 februari 1999 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 22 en bijlage

F. SOCIALE ASPECTEN

Nr. 1989/391

Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 16 en artikelen 18 en 19

Nr. 2003/88

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16, annexes I^{er} à IV

D. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10

N° 92/59

Directive 92/59/CEE du Conseil, du 29 juin 1992, relative à la sécurité générale des produits

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 19

N° 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10, annexe

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 34

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

modifié par :

le Règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 8

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 17

E. SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

N° 2299/1989

Règlement (CEE) n° 2299/1989 du Conseil, du 24 juillet 1989, instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

modifié par :

— le Règlement (CEE) n° 3089/93 du Conseil du 29 octobre 1993 modifiant le Règlement (CEE) n° 2299/89

— le Règlement (CE) n° 323/1999 du Conseil du 8 février 1999 modifiant le Règlement (CEE) n° 2299/89

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 22, annexe

F. ASPECTS SOCIAUX

N° 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16, et 18-19

N° 2003/88

Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 19, 21 tot en met 24 en 26 tot en met 29

Nr. 2000/79

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart, gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (AICA)

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 5

G. OVERIGE WETGEVING

Nr. 91/670

Richtlijn 91/670/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge erkenning van bewijzen van bevoegdheid voor burgerluchtvaartpersoneel

Toepasselijke bepalingen : de artikelen 1 tot en met 8 en bijlage

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 19, 21 à 24 et 26 à 29

N° 2000/79

Directive 2000/79 du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 5

G. AUTRES TEXTES LÉGISLATIFS

N° 91/670

Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 8, annexe

Liste des pays signataires pour un traité

Etats/ Organisations	Date authentification	Type de consentement	Date consentement	Entrée vigueur locale
ALLEMAGNE	12/12/2006	Notification	05/07/2011	
AUTRICHE	12/12/2006	Notification	13/09/2007	
BELGIQUE	12/12/2006	Notification	13/01/2014	
CHYPRE	12/12/2006	Notification	23/04/2012	
COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE	12/12/2006	Indéterminé		
DANEMARK	12/12/2006	Notification	28/10/2011	
ESPAGNE	12/12/2006	Notification	10/01/2008	
ESTONIE	12/12/2006	Notification	02/04/2009	
FINLANDE	12/12/2006	Notification	14/04/2008	
FRANCE	12/12/2006	Notification	30/03/2007	
GRECE	12/12/2006	Notification	12/03/2009	
HONGRIE	12/12/2006	Notification	16/04/2007	
IRLANDE	12/12/2006	Notification	23/07/2012	
ITALIE	12/12/2006	Notification	14/07/2010	
LETTONIE	12/12/2006	Notification	29/05/2007	
LITUANIE	12/12/2006	Notification	21/12/2007	
LUXEMBOURG	12/12/2006	Notification	14/09/2010	
MALTE	12/12/2006	Notification	23/05/2007	
MAROC	12/12/2006	Notification	08/04/2011	
PAYS-BAS	12/12/2006	Notification	10/06/2009	
POLOGNE	12/12/2006	Notification	14/12/2007	
PORTUGAL	12/12/2006	Notification	06/08/2008	
ROYAUME-UNI	12/12/2006	Notification	12/04/2011	
SLOVAQUIE	12/12/2006	Notification	23/11/2007	
SLOVENIE	12/12/2006	Notification	17/03/2010	
SUEDE	12/12/2006	Notification	24/01/2007	
TCHEQUE REP.	12/12/2006	Notification	11/04/2008	

Lijst van de landen voor een verdragen

Staten/ Organisaties	Datum authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
BELGIE	12/12/2006	Kennisgeving	13/01/2014	
CYPRUS	12/12/2006	Kennisgeving	23/04/2012	
DENEMARKEN	12/12/2006	Kennisgeving	28/10/2011	
DUITSLAND	12/12/2006	Kennisgeving	05/07/2011	
ESTLAND	12/12/2006	Kennisgeving	02/04/2009	
EUROPESE GEMEENSCHAP	12/12/2006	Kennisgeving		
FINLAND	12/12/2006	Kennisgeving	14/04/2008	
FRANKRIJK	12/12/2006	Kennisgeving	30/03/2007	
GRIEKENLAND	12/12/2006	Onbepaald	12/03/2009	
HONGARIJE	12/12/2006	Kennisgeving	16/04/2007	
IERLAND	12/12/2006	Kennisgeving	23/07/2012	
ITALIE	12/12/2006	Kennisgeving	14/07/2010	
LETLAND	12/12/2006	Kennisgeving	29/05/2007	
LITOUWEN	12/12/2006	Kennisgeving	21/12/2007	
LUXEMBURG	12/12/2006	Kennisgeving	14/09/2010	
MALTA	12/12/2006	Kennisgeving	23/05/2007	
MAROKKO	12/12/2006	Kennisgeving	08/04/2011	
NEDERLAND	12/12/2006	Kennisgeving	10/06/2009	
OOSTENRIJK	12/12/2006	Kennisgeving	13/09/2007	
POLEN	12/12/2006	Kennisgeving	14/12/2007	
PORTUGAL	12/12/2006	Kennisgeving	06/08/2008	
SLOVAKIJE	12/12/2006	Kennisgeving	23/11/2007	
SLOVENIE	12/12/2006	Kennisgeving	17/03/2010	
SPANJE	12/12/2006	Kennisgeving	10/01/2008	
TSJECHISCHE REP.	12/12/2006	Kennisgeving	11/04/2008	
VERENIGD KONINKRIJK	12/12/2006	Kennisgeving	12/04/2011	
SWEDEN	12/12/2006	Kennisgeving	24/01/2007	