COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 30.3.2006
COM(2006) 145 final

2006/0048 (CNS)

Proposition de

DECISION DU CONSEIL ET DES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE REUNIS AU SEIN DU CONSEIL

Relative à la signature et à l'application provisoire de 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

Proposition de

DECISION DU CONSEIL ET DES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE REUNIS AU SEIN DU CONSEIL

Relative à la conclusion de 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

(présentées par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Fondements et objectifs de la proposition**

L'accord aérien euro-méditerranéen entre la Communauté européenne et le Royaume du Maroc a été négocié en fonction d'un mandat reçu du Conseil en décembre 2004.

- **Contexte général**

Le texte de l'accord avec le Maroc, fondé sur les directives de négociation du mandat, a été finalisé lors de la dernière session de négociation et paraphé le 14 décembre 2005 par le vice-président Barrot et M. Ghellab, ministre de l'Equipement et des Transports du Maroc, à l'occasion de la conférence ministérielle Transport Euromed qui s'est tenue le 15 décembre 2005 à Marrakech. La signature de l'accord est envisagée pour la mi-2006.

- **Dispositions existantes**

Il n'y a aucune disposition déjà existante dans le domaine.

- **Cohérence avec les autres politiques et objectifs de l'Union**

L'accord marocain est la toute première étape dans le renforcement des relations aériennes entre la Communauté européenne et les pays voisins. Il s'inscrit dans le cadre de la Communication COM(2005) 79 final présentée par la Commission : « Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté".

2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ETUDE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Méthode de consultation, principaux secteurs visés et caractéristiques principales des personnes ayant répondu

Tout au long du processus de négociation, la Commission a été assistée par un Forum consultatif qui représente l'industrie et qui a été activement impliqué.

Résumé des réponses et de leur prise en compte

Plus de 6 réunions avec le Forum consultative ont eu lieu, au cours desquelles le texte actuel a pu être soumis. Tous les commentaires ont été dûment pris en compte.

- **Recours à des experts**

Il n'a pas été nécessaire de recourir à des experts extérieurs.

- **Etude d'impact**

L'accord permettra d'atteindre le plus grand degré possible de convergence dans l'aviation entre l'Union européenne et le Maroc en matières économique, sociale et

environnementale.

Sujets économiques : l'accord permet l'adoption par les transporteurs marocains des normes qui sont déjà appliqués par les transporteurs européens en matière de sécurité, sûreté et de concurrence ;

Sujets environnementaux : tous les règlements environnementaux applicables à l'aviation seront adoptés par le Maroc ;

Sujets sociaux : le Maroc adoptera également les normes sociales européennes applicables à l'aviation.

L'accord contient aussi des clauses de sauvegarde, pour le cas où surviendraient des écarts par rapport à ces objectifs.

3) ASPECTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé de l'action proposée**

En raison du statut avancé de la relation entre le Maroc et l'Union européenne, l'accord avec le Maroc aboutira à une intégration complète, en deux phases, du marché aérien marocain dans le Marché aérien unique. Ce Marché est fondé sur les trois piliers que sont la convergence réglementaire (reprise de l'acquis communautaire en matière d'aviation, participation au Ciel unique européen), une assistance technique ciblée (à travers des outils tels que le PAST) et une ouverture des marché aussi grande que possible. Il en résultera un environnement commercial ouvert où les opérateurs seront libres de leurs choix commerciaux et où ils opéreront selon les normes les plus élevées en matière de sécurité, sûreté de l'aviation et de protection du consommateur.

- **Base légale**

Article 80 (2), en relation avec la première phrase du premier alinéa de l'article 300 (2) et de l'article 300 (4).

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition n'est pas dans le champ des compétences communautaires exclusives.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être suffisamment atteints par les Etats membres pour les raisons suivantes :

L'accord aérien euro-méditerranéen n'est pas un simple accord d'ouverture des marchés car les deux parties ont également convenu de procéder à un alignement général des règles aériennes sur les éléments principaux de la législation communautaire, y compris en matière de sécurité, de règles économiques et notamment de concurrence, de gestion du trafic aérien et de protection du consommateur.

L'ouverture des marchés entre le Maroc et l'UE européenne interviendra quant à elle de manière progressive et offrira des avantages nouveaux aux passagers et aux compagnies des deux parties. Enfin, cet accord fournit un exemple de ce qu'il est

possible d'atteindre dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen.

Une action au niveau communautaire pourra mieux atteindre les objectifs de la proposition pour les raisons suivantes :

L'accord prévoit une extension non discriminatoire de tous ses éléments aux 25 Etats membres, ce qui profitera à tous les transporteurs communautaires quelle que soit leur nationalité. Ces transporteurs pourront opérer librement de tout point de l'Union européenne vers tout point au Maroc.

Les possibilités commerciales vont également augmenter : avec une population marocaine d'environ 31 millions d'habitants et une population européenne d'environ 450 millions, la croissance du marché est déjà de 7% par an. La suppression de toutes les restrictions de capacités entre l'Union et le Maroc attirera aussi de nouveaux entrants sur le marché et créera la possibilité de desservir des aéroports actuellement sous-utilisés. Les nouveaux droits de partage de code et d'affrètement offriront aussi de nouvelles opportunités pour les transporteurs. Enfin et surtout, cet accord contribuera à rapprocher les peuples et à stimuler l'activité économique.

En outre, le rapprochement des législations en matière d'aviation ne peut être atteint qu'au niveau communautaire, dans la mesure où les règles inclues dans l'accord sont elles-mêmes de niveau communautaire.

Par conséquent, la proposition satisfait au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition satisfait au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes :

Dès la phase 1 est établi un organe conjoint UE - Maroc, afin de discuter de l'application de l'accord ainsi que pour décider de l'intégration dans l'accord d'éventuelles nouvelles législations. Le Comité mixte aura pour objet de faire évoluer l'accord, de traiter de ses enjeux sociaux et des questions économiques liées à la propriété et au contrôle des compagnies. Le Comité mixte sera composé de représentants de la Commission et des Etats membres.

En outre, les Etats membres continueront d'exécuter les tâches administratives traditionnelles liées au transport aérien international, mais en fonction, de règles communes appliquées uniformément.

- **Choix des instruments**

Instruments proposé: autre.

Des moyens différents ne seraient pas appropriés pour les raisons suivantes :

Les relations aériennes bilatérales ne peuvent être régies que par des accords internationaux.

4) IMPACT BUDGETAIRE

La proposition n'a pas d'impact sur le budget communautaire.

5) INFORMATION ADDITIONNELLE

- **Simulation, phase test et période transitoire**

La proposition a eu ou aura une phase transitoire.

- **Zone économique européenne**

L'acte proposé concerne un sujet lié à l'EEE et doit donc lui être étendu.

Proposition de

DECISION DU CONSEIL ET DES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE REUNIS AU SEIN DU CONSEIL

Relative à la signature et à l'application provisoire de 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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE ET LES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES REUNIS AU SEIN DU CONSEIL

Vu le Traité instituant la Communauté Européenne et notamment son article 80 paragraphe 2, en liaison avec la première phrase du premier alinéa de l'article 300 paragraphe 2 et l'article 300 paragraphe 4

Considérant ce qui suit

(1) La Commission a négocié au nom de la Communauté et des Etats membres un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec le Royaume du Maroc (ci-après dénommé "l'Accord");

(2) Un accord a été paraphé le 14 décembre 2005 à Marrakech ;

(3) Étant entendu qu'il pourra être conclu à une date ultérieure, l'accord négocié par la Commission devrait être signé et appliqué provisoirement ;

(4) Il convient de fixer les modalités de procédure relatives à la participation de la Communauté et des Etats membres au comité mixte institué par l'article 21 de l'Accord, ainsi qu'aux procédures d'arbitrage prévues à l'article 22 de l'Accord et à l'application de certaines dispositions de l'Accord, notamment celles concernant l'adoption de mesures de sauvegarde, l'octroi et la révocation de droits de trafic, et certains aspects de sécurité et de sûreté.

DECIDENT

Article 1 (Signature)

Le président du Conseil est autorisé à désigner la personne habilitée à signer, au nom de la Communauté, 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, étant

entendu qu'il pourra être conclu à une date ultérieure. Le texte de l'Accord est annexé à la présente décision.

Article 2 (Application provisoire)

A compter de la date de signature et jusqu'à son entrée en vigueur, l'Accord est appliqué à titre provisoire par la Communauté et les Etats membres.

Article 3 (Comité mixte)

1. La Communauté et les Etats membres sont représentés, au sein du Comité mixte établi en vertu de l'article 21 de l'Accord, par des représentants de la Commission et des Etats Membres.

2. La position de la Communauté et des Etats membres au sein du Comité mixte est établie par la Commission pour ce qui relève de la modification des annexes de l'Accord, des matières relevant des articles 6 ou 7 de l'Accord ou de tout autre sujet de compétence communautaire exclusive. Dans tous les autres cas, la position de la Communauté est établie par le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

3. La position de la Communauté et des Etats membres au sein du Comité mixte est présentée par la Commission.

Article 4 (Arbitrage)

1. La Commission représente la Communauté et les Etats membres lors des procédures d'arbitrage prévues à l'article 22 de l'Accord.

2. Toute décision de suspension des droits et privilèges conformément à l'Article 22, paragraphe 6 de l'Accord est prise par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

3. La Commission, assistée d'un Comité spécial de représentants des Etats membres désigné par le Conseil, lorsqu'il s'agit de sujets de compétence communautaire exclusive, décide de toute autre mesure appropriée en vertu de l'Article 22 de l'Accord.

Article 5 (Mesures de sauvegarde)

1. La décision de prendre des mesures de sauvegarde, conformément à l'Article 23 de l'Accord, est prise par la Commission, assistée d'un Comité spécial de représentants des Etats membres désigné par le Conseil, de sa propre initiative ou à la demande d'un Etat Membre.

2. Lorsqu'un Etat membre demande à la Commission de prendre des mesures de sauvegarde, il fournit à la Commission, à l'appui de sa requête, les informations qui la justifient. La Commission statue sur cette requête dans un délai d'un mois ou, dans

les cas urgents, dans un délai de 10 jours ouvrables, et informe le Conseil et les Etats membres de sa décision. Tout Etat membre peut déférer au Conseil la décision de la Commission dans un délai de 10 jours ouvrables suivant la communication de cette décision. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle il a été saisi, peut prendre une décision différente.

Article 6 (Droits de trafic)

1. Les Etats membres informent la Commission au préalable de toute décision qu'ils comptent adopter en vertu des Articles 3 et 4 de l'Accord.

2. Si la Commission constate à un moment donné qu'une décision prise ou envisagée par un Etat membre en vertu des Articles 3 et 4 de l'Accord est incompatible avec celui-ci, elle adresse à l'Etat membre une décision en lui demandant de prendre les mesures appropriées afin de se conformer à l'Accord. La Commission informe le Conseil et les autres Etats membres de cette décision. Tout Etat Membre peut déférer au Conseil la décision du Conseil dans un délai de 10 jours ouvrables suivant la communication de cette décision. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle il a été saisi, peut prendre une décision différente.

Article 7 (Sécurité)

Les Etats membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou de toute notification faite ou reçue en vertu de l'Article 13 de l'Accord.

Article 8 (Sûreté)

Les Etats membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou de toute notification faite ou reçue en vertu de l'Article 14 de l'Accord.

Fait à Bruxelles,

Pour le Conseil
Le Président

2006/0048 (CNS)

Proposition de

DECISION DU CONSEIL ET DES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'UNION EUROPEENNE REUNIS AU SEIN DU CONSEIL

Relative à la conclusion de 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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE ET LES REPRESENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES REUNIS AU SEIN DU CONSEIL

Vu le Traité instituant la Communauté Européenne et notamment son article 80 paragraphe 2, en liaison avec la première phrase du premier alinéa de l'article 300 paragraphe 2, le premier alinéa de l'article 300 paragraphe 3 et l'article 300 paragraphe 4

Vu l'avis du Parlement Européen

Considérant ce qui suit

(1) La Commission a négocié au nom de la Communauté et des Etats membres un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec le Royaume du Maroc (ci-après dénommé "l'Accord");

(2) Un accord a été signé le […];

(3) L'accord doit être approuvé par la Communauté et les Etats membres;

(4) Il convient de fixer les modalités de procédure relatives à la participation de la Communauté et des Etats membres au comité mixte institué par l'article 21 de l'Accord, ainsi qu'aux procédures d'arbitrage prévues à l'article 22 de l'Accord et à l'application de certaines dispositions de l'Accord, notamment celles concernant l'adoption de mesures de sauvegarde, l'octroi et la révocation de droits de trafic, et certains aspects de sécurité et de sûreté.

DECIDENT

Article 1 (Agrément)

1. 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, est approuvé au nom de la Communauté. Le texte de l'Accord est annexé à la présente décision.

2. Au terme de l'accomplissement de ses procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord, chaque Etat membre remet au Secrétariat du Conseil la note diplomatique prévue à l'article 29 de l'Accord.

3. Le président du Conseil est autorisé à désigner la personne habilitée à remettre au Royaume du Maroc les notes diplomatiques prévues à l'article 29 de l'accord au nom de la Communauté et des Etats membres] *[fondé sur l'article 25 de l'accord avec les Etats-Unis, que le Service Juridique suggère d'insérer à l'article 29]*

Article 2 (Comité mixte)

1. La Communauté et les Etats membres sont représentés au sein du Comité mixte établi en vertu de l'article 21 de l'Accord, par des représentants de la Commission et des Etats Membres.

2. La position de la Communauté et des Etats membres au sein du Comité Mixte est établie par la Commission pour ce qui relève de la modification des annexes de l'Accord, des matières relevant des articles 6 ou 7 de l'Accord ou de tout autre sujet de compétence communautaire exclusive. Dans tous les autres cas, la position de la Communauté est établie par le Conseil statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

3. La position de la Communauté et des Etats membres au sein du Comité mixte est présentée par la Commission.

Article 3 (Arbitrage)

1. La Commission représente la Communauté et les Etats membres lors des procédures d'arbitrage prévues à l'article 22 de l'Accord.

2. Toute décision de suspension des droits et privilèges conformément à l'Article 22, paragraphe 6 de l'Accord est prise par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission.

3. La Commission, assistée d'un Comité spécial de représentants des Etats membres désigné par le Conseil, décide, lorsqu'il s'agit de sujets de compétence communautaire exclusive, de toute autre mesure appropriée en vertu de l'Article 22 de l'Accord.

Article 4 (Mesures de sauvegarde)

1. La décision de prendre des mesures de sauvegarde, conformément à l'Article 23 de l'Accord, est prise par la Commission, assistée d'un Comité spécial de représentants des Etats membres désigné par le Conseil, de sa propre initiative ou à la demande d'un Etat membre.

2. Lorsqu'un Etat membre demande à la Commission de prendre des mesures de sauvegarde, il fournit à la Commission, à l'appui de sa requête, les informations qui la justifient. La Commission statue sur cette requête dans un délai d'un mois ou, dans les cas urgents, dans un délai de 10 jours ouvrables, et informe le Conseil et les Etats membres de sa décision. Tout Etat membre peut déférer au Conseil la décision de la Commission dans un délai de 10 jours ouvrables suivant la communication de cette décision. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle il a été saisi, peut prendre une décision différente.

Article 5 (Droits de trafic)

1. Les Etats membres informent la Commission au préalable de toute décision qu'ils comptent adopter en vertu des Articles 3 et 4 de l'Accord.

2. Si la Commission constate à un moment donné qu'une décision prise ou envisagée par un Etat membre en vertu des Articles 3 et 4 de l'Accord est incompatible avec celui-ci, elle adresse à l'Etat membre une décision en lui demandant de prendre les mesures appropriées afin de se conformer à l'Accord. La Commission informe le Conseil et les autres Etats membres de cette décision. Tout Etat Membre peut déférer au Conseil la décision du Conseil dans un délai de 10 jours ouvrables suivant la communication de cette décision. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée dans un délai d'un mois suivant la date à laquelle il a été saisi, peut prendre une décision différente.

Article 6 (Sécurité)

Les Etats membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou de toute notification faite ou reçue en vertu de l'Article 13 de l'Accord.

Article 7 (Sûreté)

Les Etats membres informent immédiatement la Commission de toute demande ou de toute notification faite ou reçue en vertu de l'Article 14 de l'Accord.

Fait à Bruxelles,

Pour le Conseil
Le Président

ANNEXE

ACCORD EURO-MEDITERRANEEN RELATIF AUX SERVICES AERIENS ENTRE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET SES ETATS 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,

LA RÉPUBLIQUE DE 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 de fret;

Désireux de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret 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 et 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 lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des Etats souverains de prendre des mesures à cet égard;

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 le Maroc 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 puisse assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation communautaire;

sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf indication contraire, on entend par:

1. «service agréé» et «route spécifiée» : respectivement, service aérien international en vertu de l'article 2 du présent Accord et route spécifiée à 1'annexe 1 du présent Accord;

2. «Accord»: le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels; (à compléter)

3. «Service aérien»: le transport par aéronefs 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 exclusifs de fret;

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) 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) 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 administratifs généraux, 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 Etats membres, ou la Communauté et ses Etats 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 Etat 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 Etat membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'Annexe 5 pour la Partie européenne ;

10. «Subventions: une subvention est toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, c'est-à-dire lorsque:

    (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 i), ii) et iii), 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 ou plusieurs États;

12. «Tarif»: les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par aéronefs 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. «SESAR»: le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser l'élaboration et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien; et

14. «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 succédera; 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 concernant le conflit relatif à la souveraineté sur le territoire sur lequel l'aéroport est situé; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar est différée jusqu'à la mise en application des arrangements convenus dans la déclaration commune des ministres des Affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni du 2 décembre 1987.

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS ECONOMIQUES

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énumérés ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens:

   a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;

   b) le droit d'effectuer sur le territoire de l'autre Partie contractante des escales 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 1'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, séparément ou combinés; et

   d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit 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 introduite par un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre Partie accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que :

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

– le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège social au Maroc, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation ou 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

– le transporteur aérien soit détenu et continue a être détenu, directement ou grâce a une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc et qu'il soit toujours effectivement contrôlé par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou soit détenu et continue a être détenu, directement ou grâce a une participation majoritaire par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou qu'il soit toujours effectivement contrôlé par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats 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 a être détenu, directement ou grâce a une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés a 1'annexe 5 et/ou des ressortissants de ces autres Etats;

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 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) soient maintenues en vigueur et appliquées.

Article 4

Révocation des autorisations 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 tout autre document équivalent conforme à la législation du Royaume du Maroc;

– le Royaume du 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, directement ou grâce a une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats 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, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés a 1'annexe 5 et/ou des ressortissants de ces autres Etats;

c) le transporteur a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 5 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou

d) les dispositions des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) et d) du présent article, les droits établis par le présent article ne seront exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre Partie contractante.

Article 4 bis

Investissement

La détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien du Maroc par des Etats membres ou leurs ressortissants, soit 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 figurant au présent accord et des services de/vers des pays tiers aux Parties

contractantes. Les dispositions de l'article 21, paragraphe 9 du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

Article 5

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 employés aux services aériens internationaux ou relatifs à l'exploitation et la navigation des aéronefs devront être observées par les transporteurs aériens de l'autre Partie contractante à l'arrivée, au départ et durant le séjour sur ledit territoire.

2. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des Parties contractantes, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) devront être observées par ces passagers et ces 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 6

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 7

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 fondamentaux 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, la Partie contractante 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. 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, en l'occurrence, 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 21, 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 8

Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens de chaque Partie contractante ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux destinés à la promotion et à la vente 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 à l'exploitation des services 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 entre 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, 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 poste» 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) ci-dessus sont soumis uniquement à des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité résultant de la nécessité d'assurer l'exploitation en toute sécurité de

l'aéroport. 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 rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

4. Tout transporteur aérien de chaque Partie contractante a le droit de se livrer à la vente 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 les monnaies librement convertibles.

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 ou, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes doivent être autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque Partie contractante sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre Partie contractante (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. 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, maritime ou terrestre,

   pour autant que (i) toutes les parties auxdits accords soient titulaires de l'autorisation et droits appropriés 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 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 transport 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 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 scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports en 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 transport de fret aérien. De tels services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Article 9

Droits de douane

1. Les aéronefs utilisés en service aérien international par les transporteurs aériens d'une Partie contractante, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à ou utilisés uniquement aux fins de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, sur une base de réciprocité, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance 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 équipement et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

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

a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une Partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante assurant un service aérien

international, 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 de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante employés en service aérien international;

c) les huiles lubrifiantes et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante en service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque Partie contractante, importés ou obtenus sur le territoire d'une Partie contractante et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre Partie contractante assurant un service aérien international, 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 celles visés au paragraphe 1 le carburant fourni aux transporteurs aériens par une Partie contractante sur son territoire. À l'arrivé, 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, fourniture et utilisation de carburant d'aviation doivent être observées par lesdits transporteurs.

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

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une Partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre Partie contractante, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

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 10

Redevance 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 similaires.

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 sur 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 devra aussi encourager la mise à disposition de toute information qui pourra être nécessaire pour permettre l'analyse précis du bien fondé, justification et répartition des charges en accord avec les principes exprimés ci-dessus.

Article 11

Tarifs

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

Article 12

Fourniture de statistiques

Les autorités compétentes des deux Parties contractantes fourniront 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

COOPERATION REGLEMENTAIRE

Article 13

Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire sur la sécurité aérienne visée à l'annexe 6.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 dans le territoire de l'autre Partie contractante soient inspectés par les autorités compétentes de l'autre Partie, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, sur l'aire de trafic, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leur équipage, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.

3. Les Parties contractantes peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur 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 ont des motifs raisonnables de penser:

   a) qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un service ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la Convention ou de la législation visée à l'annexe 6.A., selon le cas,

   b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 2, qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef, pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la Convention ou de la législation visée à l'annexe 6.A., selon le cas, ou

   c) que les normes minimales établies en vertu de la Convention ou de la législation visée à l'annexe 6.A., selon le cas, 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.

7. Aux fins du présent article, le terme «autorités compétentes» désigne les agences ou organismes publics visés à l'annexe 3. 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.

Article 14

Sûreté aérienne

1. La garantie de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers, leurs marchandises et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'opération des services aériens internationaux, chaque Partie contractante réaffirme son obligation vis-à-vis l'autre Partie contractante d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes illicites comme partie intégrante du présent en accord (et en particulier les obligations découlant des dispositions de la Convention, de la Convention relative aux infractions et a certains autres actes survenant a bord des aéronefs signée a Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée a La Haie le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée a Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant a l'aviation civile internationale signée a Montréal le 24 février 1988 et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée a Montréal le l mars 1991, pour autant que les Parties contractantes soient toutes deux parties a ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhérent.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs 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 toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conforment 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 ces dispositions s'appliquent aux dites Parties; 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 se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer la radioscopie des passagers, des équipages et des bagages à main, ainsi que l'exécution de contrôles de sécurité appropriés des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question 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 d'un oeil favorable toute demande que lui adressera l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que 1'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de 1'autre Partie contractante.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Révocation des autorisations d'exploitation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir a 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 a des conditions 1'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 entreprendre une action provisoire avant 1'expiration de ces quinze (15) jours.

9. Toute action prise en vertu du paragraphe 7 ci-dessus sera suspendue dès que la mise en conformité de la Partie contractante en défaut avec les dispositions de cet article soit effectivement constatée.

Article 15

Gestion du trafic aérien

1. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation visée à l'annexe 6.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 maximum 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 gestion du trafic aérien; 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 16

Protection de l'environnement

1. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe 6.C dans les conditions indiquées ci-après.

2. Rien dans le présent accord n'empêche les autorités compétentes des Parties contractantes d'imposer toute mesure considérée nécessaire pour prévenir ou résoudre l'impact environnemental découlant des services aériens internationaux fournis sous le présent accord, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination sur la base de la nationalité.

Article 17

Protection des consommateurs

Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien indiquée à l'annexe 6.D.

Article 18

Systèmes informatisés de réservation

Les Parties contractantes se conforment aux dispositions du code de conduite de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou aux dispositions de la législation communautaire visée à l'annexe 6.E.

Article 19

Aspects sociaux

Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe 6.F.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

Article 20

Interprétation et mise en œuvre

1. Les Parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution 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 œuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatives au transport aérien énumérés à l'annexe 6.

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 cadre des compétences prévues par 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 ne soit prise.

Article 21

Comité mixte

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

2. Les décisions du comité mixte seront prises d'un commun accord et seront contraignantes pour les Parties contractantes. Elles seront appliquées 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 appliquée 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 23 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 dont il a été saisi, les Parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 23 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, en matière notamment 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 22

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 21. 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. 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 désignera 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 devra 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) sera ressortissant d'un Etat tiers et agira en tant que Président du tribunal arbitral.

   c) Le tribunal arbitral fixera son règlement intérieur.

   d) Sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les Parties Contractantes supporteront 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 prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de la dite décision, l'autre Partie Contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la Partie Contractante en défaut.

Article 23

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 sont limitées, dans leur champ d'application et 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 13 et de l'article 14, 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 1, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 2 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 action prise en vertu du présent article sera suspendue dès la mise en conformité de la Partie contractante en défaut avec les dispositions du présent accord.

Article 24

Couverture géographique de l'accord

Les Parties contractantes, bien que reconnaissant la nature bilatérale du présent accord, 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 d'agréer mutuellement des modifications pour tenir compte d'autres accords aériens similaires.

Article 25

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants 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 et 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 de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

3. Le présent accord ne porte pas atteinte aux décisions prises par les deux Parties contractantes d'appliquer les éventuelles recommandations futures de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les Parties contractantes ne peuvent opposer le présent accord, ni une partie de celui-ci, 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 26

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 6., dans le respect du principe de non-discrimination et en cohérence 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 aussi étroitement 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 actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe 6, 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 6 du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin 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 sont réputées conformes 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 27

Dénonciation

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

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification sera 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, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré avant l'expiration de cette période.

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 28

Dépôt auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent accord et tous ses amendements sont déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 29

Entrée en vigueur

Le présent accord sera appliqué, à titre provisoire, à la date de sa signature, et entrera en vigueur définitivement après l'accomplissement par les deux parties des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur.

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

FAIT à _____, le _____ 20__, en [deux exemplaires], en arabe et en _____, chaque texte faisant également foi.

POUR LE ROYAUME DU MAROC,

POUR LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE,

ANNEXE 1

Services agréés et routes spécifiées

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues dans l'annexe 4 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 dans la Communauté européenne – un ou plusieurs points au Maroc- points au-delà ;

   b) Pour les transporteurs marocains :

   Points au Maroc – un ou plusieurs points dans la Communauté européenne.

3. Les transporteurs du Maroc sont autorisés à exploiter les droits figurant à l'article 2 du présent accord entre plus d'un point situé sur le territoire de la Communauté à condition que ces vols débutent ou bien se terminent sur le territoire du Maroc.

   Les transporteurs de la Communauté sont autorisés à exploiter les droits figurant à l'article 2 du présent accord entre le Maroc et des points situés au-delà, à condition que ces vols débutent ou bien se terminent sur le territoire de la Communauté et que, s'agissant de services passagers, ces points soient situés dans les pays de la politique européenne de voisinage.

   Les transporteurs de la Communauté européenne sont autorisés, pour les services de/vers le Maroc, à desservir plus d'un point sur le même service (coterminalisation) et à exercer des droits de stop-over entre ces points.

   Les pays de la politique européenne de voisinage sont: l'Algérie, l'Arménie, l'Autorité Palestinienne, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Egypte, la Georgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la Moldavie, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine. Les points situés dans les pays de la politique de voisinage peuvent également être utilisés comme points intermédiaires.

4. Les routes spécifiées peuvent être opérées dans les deux sens. Chaque point, point intermédiaire ou point au-delà des routes spécifiées peut, à la discrétion de chaque entreprise de transport aérien, être omis sur 1'un quelconque ou 1'ensemble des vols, a condition que ces vols débutent ou bien se terminent sur le territoire du Maroc pour les transporteurs marocains, ou sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne pour les 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 des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux Parties contractantes n'imposera 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 5, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence de ce transporteur, et de l'autorité compétente de l'autre Partie contractante.

ANNEXE 2

Accords bilatéraux entre le Maroc et les Etats 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, ci-après dénommé "l'Accord Maroc - Belgique" à l'annexe 2;

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

Modifié en dernier lieu par le Mémorandum d'entente fait à Rabat le 11 juin 2002.

– Accord entre **le gouvernement de la République Socialiste Tchécoslovaque et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc** relatif au transport aérien fait à Rabat le 8 mai 1961, au sujet duquel la République Tchèque a fait une déclaration de succession, ci-après dénommé "l'accord Maroc – République Tchèque" à l'annexe 2.

– 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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Danemark" à l'annexe 2;

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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Allemagne" à l'annexe 2;

Modifié par le Mémorandum d'entente fait à Bonn le 12 décembre 1991.

Modifié par l'échange de notes du 9 avril 1997 et du 16 février 1998.

Modifié en dernier lieu par le Mémorandum d'entente fait à Rabat le 15 juillet 1998.

– Accord entre **le gouvernement de la République Hellène et le gouvernement du Royaume du Maroc** relatif au transport aérien fait à Athènes le 6 octobre 1998, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Grèce" à l'annexe 2;

A lire conjointement avec le Mémorandum 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, ci-après dénommé "l'accord Maroc –Espagne" à l'annexe 2;
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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – France" à l'annexe 2;

Modifié par:

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 17-18 mai 1976;
le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises du 15 mars 1977;
le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 22-23 mars 1984 (vols affrétés); et
l'échange de lettres du 14 mars 1984 (suppression des droits de cabotage).

– 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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Italie" à l'annexe 2;

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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Lettonie" à l'annexe 2.

– 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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Luxembourg" à l'annexe 2.

– Accord entre **la République Populaire Hongroise et le Royaume du Maroc** relatif aux transports aériens fait à Rabat le 21 Mars 1967, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Hongrie" à l'annexe 2.

– 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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Malte" à l'annexe 2.

– 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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Pays Bas" à l'annexe 2.

– 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, ci-après dénommé "l'Accord Maroc - Autriche" à l'annexe 2.

– Accord entre **le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement du Royaume du Maroc** relatif aux transport aériens fait à Rabat le 29 novembre 1969, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Pologne" à l'annexe 2.

– Accord entre **le Gouvernement du Portugal et le gouvernement du Royaume du Maroc** relatif au transport aérien fait à Rabat le 3 avril 1958, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Portugal" à l'annexe 2;

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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – Suède" à l'annexe 2;

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, ci-après dénommé "l'accord Maroc – UK" à l'annexe 2;

Modifié par l'échange des notes du 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, au Mémorandum d'entente fait à La Haye le 20 juin 2001, ci-après dénommé "l'accord paraphé Maroc – Pays Bas" à l'annexe 2.

ANNEXE 3

Autorisations d'exploitation et permis techniques: autorités compétentes

1. La Communauté Européenne et ses Etats membres

Commission Européenne

Direction générale de l'Energie et des Transports

Allemagne

Direction générale de l'Aviation civile, des Affaires aérospatiales et maritimes

Ministère Fédéral du Transport, Travaux Publics et Bâtiment

Autriche

Administration de l'Aviation civile

Ministère Fédéral des Transports, Innovation et Technologie

Belgique

Direction générale Transport aérien

Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Chypre

Département de l'Aviation civile

Ministère des Communications et des Travaux

Danemark

Direction générale de l'Aviation civile

Administration de l'Aviation civile

Espagne

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de Promotion

Estonie

Administration de l'Aviation civile

Finlande

Administration de l'Aviation civile

France

Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)

République Hellénique

Autorité Hellénique de l'Aviation civile

Ministère de transport et des communications

Hongrie

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Economie et du Transport

Irlande

Direction générale de l'Aviation civile

Département du Transport

Italie

Organisme National de l'Aviation civile (ENAC)

Lettonie

Administration de l'Aviation civile

Ministère du Transport

Lituanie

Administration de l'Aviation civile

Luxembourg

Direction de l'aviation civile

Malte

Département de l'Aviation civile

Pays-Bas

Direction du Politique d'Aviation

Ministère du Transport, Travaux publics et Gestion de l'Eau

Pologne

Bureau de l'Aviation civile

Portugal

Institution Nationale de l'Aviation civile (INAC)

Ministère de l'Equipement, de la planification et l'Administration des Territoires

République Tchèque

Département de l'Aviation civile

Royaume-Uni

Direction de l'Aviation

Département du Transport (DfT)

Slovaquie

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère du Transport, des Postes et des télécommunications

Slovénie

Bureau de l'Aviation civile

Ministère du Transport

Suède

Direction générale de l'Aviation civile

2. Le Royaume du Maroc

Direction de l'Aéronautique civile

Ministère de l'Equipement et du Transport

ANNEXE 4

Dispositions transitoires

1. La mise en conformité et effective application par la Partie marocaine de toutes les dispositions de la législation communautaire indiquée à l'annexe 6 fera l'objet d'une évaluation à charge de la Communauté européenne qui devra être validée par le Comité mixte. Cette décision du Comité Mixte devra être adoptée au plus tard dans les deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'Accord.

2. Jusqu'au moment de l'adoption de cette décision, les services agrées et routes spécifiées dans l'annexe 1 n'incluront pas le droit pour les transporteurs de la Communauté européenne d'embarquer du trafic au Maroc pour être débarqué dans des points au-delà et vice-versa, ni le droit pour les transporteurs marocains d'embarquer du trafic à un point dans la Communauté européenne pour être débarqué dans un autre point de la Communauté européenne et vice-versa. Cependant, tout droit de 5ème liberté octroyé par le biais de l'un des accords bilatéraux entre le Maroc et les Etats membres de la Communauté européenne repris dan l'annexe 2 pourra continuer à être exercé dans la mesure où il n'y ait pas de discrimination sur la base de la nationalité.

ANNEXE 5

Etats mentionnés dans les articles 3 et 4 de cet accord

1. la République d'Islande (dans le cadre de 1'accord sur 1'Espace économique européen)

2. la principauté du Liechtenstein (dans le cadre de 1'accord sur 1'Espace économique européen)

3. le Royaume de Norvège (dans le cadre de (accord sur 1'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 6

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 4 relative aux dispositions transitoires. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné:

A. SECURITE AERIENNE

Remarque: les modalités précises de la participation du Maroc, en qualité d'observateur, à l'EASA 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) nº 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil;

– 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 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile;

– 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 1er à 10 et 12 à 13 à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, 2ème 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 1er 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 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne

– le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables (articles 1er à 57, annexes I 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 1er à 11, annexes I 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 1er 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 1er à 6, annexes I 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 1er à 7, annexe)

B. GESTION DU TRAFIC AERIEN

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:

– 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) nº 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, 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 1er à 9, annexes I et II)

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

N° 2082/2000

Règlement (CE) nº 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 1er à 3, annexes I 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er 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 16 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 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant du volume 1, deuxième partie, chapitre 2 de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, deuxième édition (1988)

– 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 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988)

– le règlement (CE) n° 991/2001 de la Commission du 21 mai 2001 modifiant l'annexe de la directive 92/14/CEE du Conseil relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 2, deuxième édition (1988)

Dispositions applicables (articles 1er 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 1er à 15, annexes I et II)

N° 2002/49

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 1er à 16, annexes I 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 1er 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 1er 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 1er 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 1er à 34)

N° 2027/97

Règlement (CE) nº 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 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

Dispositions applicables (articles 1er 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 1er à 17)

E. SYSTEMES INFORMATISES DE RESERVATION

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 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation

– le règlement (CE) nº 323/1999 du Conseil du 8 février 1999 modifiant le règlement (CEE) nº 2299/89 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation (SIR)

Dispositions applicables (articles 1er 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 1er à 16, articles 18 et 19)

N° 2003/88

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 1er à 19, articles 21 à 24, articles 26 à 29)

N° 2000/79

Directive 2000/79 du Conseil du 27 novembre 2000 concernant 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 1er à 5)

G. AUTRES TEXTES LEGISLATIFS

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 1er à 8, annexe)