KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 30.3.2006
KOM(2006) 145 endelig

2006/0048 (CNS)

Forslag til

AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af Euro-Middelhavs-aftalen om luftfart mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Kongeriget Marokko på den anden

Forslag til

AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET

om indgåelse af Euro-Middelhavs-aftalen om luftfart mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Kongeriget Marokko på den anden

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

På grundlag af et mandat, som Rådet udstedte i december 2004 er en Euro-Middelhavs-aftale om luftfart mellem Det Europæiske Fællesskab og Kongeriget Marokko nu forhandlet færdig.

- **Generel baggrund**

På grundlag af mandatets forhandlingsdirektiver opnåedes der enighed ad referendum om Marokko-aftalens ordlyd under den afsluttende forhandlingsrunde den 14. december 2005, og under den første transportministerkonference i Euro-Middelhavs-samarbejdet i Marrakesh den 15. december 2005 paraferede næstformand i Kommissionen Jacques Barrot og Marokkos minister for infrastruktur og transport, Karim Ghellab, aftalen, som ventes underskrevet i første halvdel af 2006.

- **Gældende bestemmelser på det område, forslaget vedrører**

Der findes endnu ingen bestemmelser på det område, forslaget vedrører.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Marokko-aftalen er første skridt på vejen til styrkede luftfartsforbindelser mellem Det Europæiske Fællesskab og EU's nabolande som skitseret i Kommissionens meddelelse KOM(2005) 79 endelig, "En dagsorden for Fællesskabets luftfartspolitik over for tredjelande".

2) HØRING AF BERØRTE PARTER OG KONSEKVENSVURDERING

- **Høring af berørte parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Gennem hele forhandlingsprocessen har Kommissionen fået bistand fra et rådgivende forum med aktivt involverede brancherepræsentanter.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Der har været holdt over 6 møder i det rådgivende forum, som udarbejdede et udkast til aftalen. Der er blevet taget behørigt hensyn til alle bemærkninger.

- **Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekspertbistand.

- **Konsekvensvurdering**

Aftalen skal være et middel til at opnå størst mulig overensstemmelse mellem Marokko og Den Europæiske Union i forhold af økonomisk, arbejdsmarkedsmæssig og miljø-

mæssig betydning i luftfartssektoren.

Økonomi: Ifølge aftalen skal marokkanske luftfartsselskaber indføre samme normer, som Fællesskabets luftfartsselskaber anvender på områderne flyvesikkerhed (safety), sikkerhedsbeskyttelse (security) og konkurrence.

Miljø: Alle miljøregler, der gælder i luftfartssektoren, vil også blive indført af Marokko.

Arbejdsmarked: Marokko vil også indføre europæiske arbejdsmarkedsnormer i luftfarten.

Aftalen indeholder beskyttelsesbestemmelser, der gør det muligt at handle hurtigt, hvis der forekommer afvigelser.

3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Forbindelserne mellem Marokko og Den Europæiske Union er højt udviklede, og derfor vil Marokko-aftalen medføre, at det marokkanske transportmarked bliver til en integreret del af det europæiske enhedsmarked. Udviklingen vil foregå i to faser og hele vejen bygge på den eksterne luftfartspolitiks tre grundpiller: regulatorisk konvergens (indarbejdelse af EF's luftfartsforordninger, deltagelse i det fælles luftrum) støttet af målrettet teknisk bistand (gennem instrumenter som PAST) med den størst mulige markedsåbning som endemål. Dette vil føre til et erhvervsmiljø uden restriktioner, hvor operatørerne har frihed til at træffe forretningsmæssige afgørelser, og hvor de opererer efter de højeste normer for flyvesikkerhed, sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten samt miljø- og forbrugerbeskyttelse.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og artikel 300, stk. 4.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne alene, hvilket skyldes følgende:

Euro-Middelhavs-aftalen om luftfart mellem Fællesskabet og Kongeriget Marokko handler ikke blot om åbning af markeder mellem de to parter, men også om en omfattende tilpasning af luftfartslovgivningen til Fællesskabets regler og forskrifter, bl.a. om sikkerhed og økonomiske forhold, herunder særlig konkurrenceret, lufttrafikstyring og forbrugerbeskyttelse. En gradvis åbning af markederne mellem Marokko og EU indgår dog også i aftalen, som dermed rummer store muligheder for både passagerer og erhvervsliv på begge sider. Endelig er aftalen et konkret eksempel på, hvad der kan opnås inden for partnerskabet mellem EU og landene syd og øst for Middelhavet.

Formålene med forslaget vil af nedenstående årsager bedre kunne nås med en indsats på fællesskabsplan.

Aftalen betyder, at dens vilkår kommer til at gælde samtidig for alle 25 medlemsstater, så de samme regler gælder uden forskelsbehandling til gavn for alle luftfartsselskaber i Fællesskabet uanset nationalitet. Disse selskaber kan nu operere frit fra ethvert punkt i Den Europæiske Union til ethvert punkt i Marokko.

Markedsmulighederne øges: med en marokkansk befolkning på cirka 31 millioner og en EU-befolkning på 450 millioner ligger den årlige lufttrafikvækst allerede omkring 7 %. Afskaffelsen af alle kapacitetsbegrænsninger mellem Marokko og EU kan muligvis også tiltrække nye aktører til markedet og åbne muligheder for at drive trafik på underbetjente lufthavne. Nye rettigheder med hensyn til anvendelse af fælles rutenummer (code-sharing) og leje af fly med besætning fra andre flyselskaber (wet-lease) vil give luftfartsselskaberne nye muligheder og udvikle markedet.

Og tilpasningen af luftfartslovgivningen kan kun ske på fællesskabsniveau, eftersom EF's regler og forskrifter er omfattet af aftalen.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

I fase 1 nedsættes der et fælles organ, der skal drøfte sager af betydning for aftalens gennemførelse og træffe afgørelse om, hvilken ny lovgivning der skal være omfattet af den. Dette fælles udvalg vil søge måder at udvikle aftalen på, drøfte arbejdsmarkedsmæssige spørgsmål og økonomiske forslag vedrørende ejerskab og kontrol. Det fælles udvalg vil være sammensat af repræsentanter for Kommissionen og medlemsstaterne.

Endelig vil medlemsstaterne fortsat varetage de administrative opgaver, der traditionelt varetager i forbindelse med international lufttransport, men efter fælles regler, der anvendes ensartet.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslået retsakt: andet.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

Bilaterale luftfartsforbindelser kan kun reguleres ved hjælp af internationale aftaler.

4) FØLGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen følger for EU's budget.

5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Simulering, pilotfase og overgangsperiode**

Der har været eller kommer en overgangsperiode som led i gennemførelsen af forslaget.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt har relevans for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

Forslag til

AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET

om undertegnelse og midlertidig anvendelse af Euro-Middelhavs-aftalen om luftfart mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Kongeriget Marokko på den anden

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET, HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, og artikel 300, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne ført forhandlinger om en Euro-Middelhavs-aftale om luftfart med Kongeriget Marokko (herefter: "aftalen").

(2) Den 14. december 2005 blev der paraferet en aftale i Marrakesh.

(3) Aftalen bør undertegnes og anvendes midlertidigt af Fællesskabet og medlemsstaterne med forbehold af senere indgåelse.

(4) Der skal fastsættes procedurer for Fællesskabets og medlemsstaternes deltagelse i det fælles udvalg, som skal nedsættes efter aftalens artikel 21, og i forligsarbejdet, jf. aftalens artikel 22, samt for gennemførelse af visse af aftalens bestemmelser, herunder bestemmelserne om vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger, tildeling og tilbagekaldelse af trafikrettigheder samt visse forhold vedrørende flyvesikkerhed (safety) og sikkerhedsbeskyttelse (security) -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1 (Undertegnelse)

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege den person, der er beføjet til på Det Europæiske Fællesskabs vegne at undertegne Euro-Middelhavs-aftalen om luftfart mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater og Kongeriget Marokko med forbehold af senere indgåelse. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

Artikel 2 (Midlertidig anvendelse)

Fællesskabet og dets medlemsstater anvender aftalen midlertidigt, fra den undertegnes, til den træder i kraft.

Artikel 3 (Fælles udvalg)

1. I det fælles udvalg, der skal nedsættes efter aftalens artikel 21, repræsenteres Fællesskabet og medlemsstaterne af medlemmer udpeget af henholdsvis Kommissionen og medlemsstaterne.

2. Kommissionen fastlægger, hvilke standpunkter Fællesskabet og medlemsstaterne skal indtage i det fælles udvalg, for så vidt angår ændringer af aftalens bilag, anliggender under aftalens artikel 6 eller 7 samt andre anliggender, for hvilke Fællesskabet har enekompetence. I alle andre anliggender fastlægges Fællesskabets standpunkt af Rådet, som træffer afgørelse med kvalificeret flertal efter forslag fra Kommissionen.

3. Kommissionen forelægger Fællesskabets og medlemsstaternes standpunkter i det fælles udvalg.

Artikel 4 (Voldgift)

1. Kommissionen repræsenterer Fællesskabet og medlemsstaterne i voldgiftssager efter aftalens artikel 22.

2. En afgørelse efter aftalens artikel 22, stk. 6, om at suspendere bevilgede fordele træffes af Rådet efter forslag fra Kommissionen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Alle andre foranstaltninger i medfør af artikel 22, der henhører under Fællesskabets enekompetence, træffer Kommissionen afgørelse om bistået af et særligt udvalg sammensat af rådsudpegede repræsentanter for medlemsstaterne.

Artikel 5 (Beskyttelsesforanstaltninger)

1. En afgørelse om at træffe beskyttelsesforanstaltninger i henhold til aftalens artikel 23 træffes af Kommissionen på eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat; Kommissionen bistås herunder af et særligt udvalg sammensat af rådsudpegede repræsentanter for medlemsstaterne.

2. Når en medlemsstat anmoder Kommissionen om at træffe beskyttelsesforanstaltninger, forsyner den Kommissionen med de nødvendige oplysninger til begrundelse for anmodningen. Kommissionen træffer afgørelse om en sådan anmodning efter senest en måneds eller i hastetilfælde 10 arbejdsdages forløb og underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Enhver medlemsstat kan indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden for ti arbejdsdage efter at den er meddelt. Rådet kan træffe en anden afgørelse inden for en måned efter indbringelsen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Artikel 6 (Trafikrettigheder)

1. Medlemsstaterne underretter forud Kommissionen om enhver påtænkt afgørelse efter aftalens artikel 3 eller 4.

2. Finder Kommissionen, at en afgørelse, som en medlemsstat har truffet eller påtænker at træffe efter aftalens artikel 3 eller 4, en uforenelig med aftalen, retter den en beslutning til den pågældende medlemsstat om, at medlemsstaten skal tage skridt til at bringe sig i overensstemmelse med aftalen. Kommissionen orienterer Rådet og de andre medlemsstater om beslutningen. Enhver medlemsstat kan indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden for ti arbejdsdage efter at den er meddelt. Rådet kan træffe en anden afgørelse inden for en måned efter indbringelsen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Artikel 7 (Flyvesikkerhed)

Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen om anmodninger eller underretninger, som de afgiver eller modtager i henhold til aftalens artikel 13.

Artikel 8 (Sikkerhedsbeskyttelse)

Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen om anmodninger eller underretninger, som de afgiver eller modtager i henhold til aftalens artikel 14.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

2006/0048 (CNS)

Forslag til

AFGØRELSE TRUFFET AF RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET

om indgåelse af Euro-Middelhavs-aftalen om luftfart mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Kongeriget Marokko på den anden

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE FOR DEN EUROPÆISKE UNIONS MEDLEMSSTATERS REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET, HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2, sammenholdt med artikel 300, stk. 2, første afsnit, første punktum, artikel 300, stk. 3, første afsnit, og artikel 300, stk. 4,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionen har på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne ført forhandlinger om en Euro-Middelhavs-aftale om luftfart med Kongeriget Marokko (herefter: "aftalen").

(2) Den … blev der undertegnet en aftale.

(3) Den bør Fællesskabet og medlemsstaterne godkende.

(4) Der skal fastsættes procedurer for Fællesskabets og medlemsstaternes deltagelse i det fælles udvalg, som skal nedsættes efter aftalens artikel 21, og i forligsarbejdet, jf. aftalens artikel 22, samt for gennemførelse af visse af aftalens bestemmelser, herunder bestemmelserne om vedtagelse af beskyttelsesforanstaltninger, tildeling og tilbagekaldelse af trafikrettigheder samt visse forhold vedrørende flyvesikkerhed (safety) og sikkerhedsbeskyttelse (security) -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1 (Godkendelse)

1. Euro-Middelhavs-aftalen om luftfart mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Kongeriget Marokko på den anden godkendes herved på Fællesskabets vegne. Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

2. Når hver medlemsstat har afsluttet sine egne procedurer, som er en forudsætning for aftalens ikrafttræden, fremsender den den diplomatiske note, der er nævnt i aftalens artikel 29, til Generalsekretariatet for Rådet.

3. Rådets formand bemyndiges hermed til at udpege den person, der er beføjet til at overgive Kongeriget Marokko de diplomatiske noter, der er omhandlet i aftalens artikel 29, på Fællesskabets og medlemsstaternes vegne.] *[based on Article 25 of the agreement with the US, which the Legal Service suggests to insert in Article 29]*

Artikel 2 (Fælles udvalg)

1. I det fælles udvalg, der skal nedsættes efter aftalens artikel 21, repræsenteres Fællesskabet og medlemsstaterne af medlemmer udpeget af henholdsvis Kommissionen og medlemsstaterne.

2. Kommissionen fastlægger, hvilke standpunkter Fællesskabet og medlemsstaterne skal indtage i det fælles udvalg, for så vidt angår ændringer af aftalens bilag, anliggender under aftalens artikel 6 eller 7 samt andre anliggender, for hvilke Fællesskabet har enekompetence. I alle andre anliggender fastlægges Fællesskabets standpunkt af Rådet, som træffer afgørelse med kvalificeret flertal efter forslag fra Kommissionen.

3. Kommissionen forelægger Fællesskabets og medlemsstaternes standpunkter i det fælles udvalg.

Artikel 3 (Voldgift)

1. Kommissionen repræsenterer Fællesskabet og medlemsstaterne i voldgiftssager efter aftalens artikel 22.

2. En afgørelse efter aftalens artikel 22, stk. 6, om at suspendere bevilgede fordele træffes af Rådet efter forslag fra Kommissionen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Alle andre foranstaltninger i medfør af artikel 22, der henhører under Fællesskabets enekompetence, træffer Kommissionen afgørelse om bistået af et særligt udvalg sammensat af rådsudpegede repræsentanter for medlemsstaterne.

Artikel 4 (Beskyttelsesforanstaltninger)

1. En afgørelse om at træffe beskyttelsesforanstaltninger i henhold til aftalens artikel 23 træffes af Kommissionen på eget initiativ eller efter anmodning fra en medlemsstat; Kommissionen bistås herunder af et særligt udvalg sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne, som Rådet udpeger.

2. Når en medlemsstat anmoder Kommissionen om at træffe beskyttelsesforanstaltninger, forsyner den Kommissionen med de nødvendige oplysninger til begrundelse for anmodningen. Kommissionen træffer afgørelse om en sådan anmodning efter senest en måneds eller i hastetilfælde 10 arbejdsdages forløb og underretter Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse. Enhver medlemsstat kan indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden for ti arbejdsdage efter at den er meddelt. Rådet kan træffe en anden afgørelse inden for en måned efter indbringelsen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Artikel 5 (Trafikrettigheder)

1. Medlemsstaterne underretter forud Kommissionen om enhver påtænkt afgørelse efter aftalens artikel 3 eller 4.

2. Finder Kommissionen, at en afgørelse, som en medlemsstat har truffet eller påtænker at træffe efter aftalens artikel 3 eller 4, en uforenelig med aftalen, retter den en beslutning til den pågældende medlemsstat om, at medlemsstaten skal tage skridt til at bringe sig i overensstemmelse med aftalen. Kommissionen orienterer Rådet og de andre medlemsstater om beslutningen. Enhver medlemsstat kan indbringe Kommissionens afgørelse for Rådet inden for ti arbejdsdage efter at den er meddelt. Rådet kan træffe en anden afgørelse inden for en måned efter indbringelsen. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Artikel 6 (Flyvesikkerhed)

Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen om anmodninger eller underretninger, som de afgiver eller modtager i henhold til aftalens artikel 13.

Artikel 7 (Sikkerhedsbeskyttelse)

Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen om anmodninger eller underretninger, som de afgiver eller modtager i henhold til aftalens artikel 14.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

BILAG

EURO-MIDDELHAVS-AFTALE OM LUFTFART
MELLEM
DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB
OG DETS MEDLEMSSTATER på den ene side
OG
KONGERIGET MAROKKO på den anden side

KONGERIGET BELGIEN,

DEN TJEKKISKE REPUBLIK,

KONGERIGET DANMARK,

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,

REPUBLIKKEN ESTLAND,

DEN HELLENSKE REPUBLIK,

KONGERIGET SPANIEN,

DEN FRANSKE REPUBLIK,

IRLAND,

DEN ITALIENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN CYPERN,

REPUBLIKKEN LETLAND,

REPUBLIKKEN LITAUEN,

STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,

REPUBLIKKEN UNGARN,

REPUBLIKKEN MALTA,

KONGERIGET NEDERLANDENE,

REPUBLIKKEN ØSTRIG,

REPUBLIKKEN POLEN,

DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKKEN SLOVAKIET,

REPUBLIKKEN FINLAND,

KONGERIGET SVERIGE,

DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,

kontraherende parter i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, i det følgende benævnt "medlemsstaterne", og

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB,

i det følgende benævnt "Fællesskabet", på den ene side, og

KONGERIGET MAROKKO,

i det følgende benævnt "Marokko", på den anden side,

som ønsker at arbejde for et internationalt luftfartssystem, der bygger på fair konkurrence mellem luftfartsselskaber på markedet med et minimum af statsindblanding og regulering,

som ønsker at lette udvidelsen af forretningsmulighederne inden for international lufttransport, også gennem udbygning af lufttransportnettene, således at de opfylder passagerers og befragteres behov for bekvemme lufttransportydelser,

som ønsker at gøre det muligt for luftfartsselskaberne at tilbyde rejsende og befragtere konkurrencedygtige priser og ydelser på åbne markeder,

som ønsker, at udbyttet af en liberaliseret aftale skal komme alle aktører i lufttransportsektoren, herunder luftfartsselskabernes medarbejdere, til gode,

som ønsker at opnå størst mulig flyvesikkerhed (safety) og sikkerhedsbeskyttelse (security) inden for international lufttransport, og som bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler rettet mod luftfartøjers sikkerhed, hvorved sikkerheden for personer og ejendom bringes i fare, udøvelsen af lufttransportvirksomhed hæmmes, og befolkningens tillid til den civile luftfarts sikkerhed undermineres,

som bemærker sig konventionen angående international civil luftfart, der blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944,

som ønsker at tilrettelægge lige konkurrencevilkår for luftfartsselskaberne,

som erkender, at statsstøtte kan hæmme konkurrencen mellem luftfartsselskaber og hindre opfyldelsen af denne aftales hovedmål,

som bekræfter vigtigheden af at beskytte miljøet under tilrettelæggelsen og indførelsen af en international luftfartspolitik, og som anerkender suveræne staters ret til at træffe passende foranstaltninger med dette formål,

som noterer sig vigtigheden af at beskytte forbrugerne, herunder med de beskyttelseselementer, der er indeholdt i konventionen angående indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999, idet begge parter har tiltrådt denne konvention,

som agter at bygge på de eksisterende luftfartsaftaler med det mål at åbne adgangen til markederne og maksimere udbyttet for forbrugerne, luftfartsselskaberne, arbejdskraften og samfundene hos begge parter,

som tager i betragtning, at en aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Marokko kan blive en reference for luftfartsrelationerne i Euro-Middelhavsområdet med det formå at tilstræbe maksimalt udbytte af liberaliseringen i denne vigtige erhvervssektor,

som noterer sig, at en sådan aftale sigter mod gradvis, men fuldstændig anvendelse, og at en egnet mekanisme kan sikre en stadig tættere harmonisering med Fællesskabets lovgivning,

er blevet enige om følgende:

Artikel 1

Definitioner

Medmindre andet er anført, forstås i denne aftale ved:

1. "aftalt luftfartsforbindelse" og "fastlagt rute": international lufttransport i henhold til artikel 2 og bilag 1

2. "aftale": denne aftale, dens bilag og alle ændringer dertil

3. "lufttransport": transport af passagerer, bagage, fragt og post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder, for at undgå enhver tvivl, både ruteflyvning, charterflyvning og ren fragtflyvning.

4. "associeringsaftalen": Euro-Middelhavs-aftalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Kongeriget Marokko på den anden side, udfærdiget i Bruxelles den 26. februar 1996

5. "fællesskabslicens": en driftslicens til luftfartsselskaber, der er etableret i Fællesskabet, udstedt og opretholdt efter reglerne i Rådet forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

6. "konventionen": konventionen angående international civil luftfart, der blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, herunder:

   (a) enhver ændring, der er trådt i kraft efter konventionens artikel 94a og er ratificeret af både Marokko og den eller de medlemsstater af Det Europæiske Fællesskab, der er relevante for den pågældende sag og

   (b) ethvert bilag eller enhver ændring af dette, der er vedtaget efter konventionens artikel 90, for så vidt bilaget eller ændringen på det givne tidspunkt er i kraft i både Marokko og den eller de medlemsstater af Det Europæiske Fællesskab, der er relevante for den pågældende sag

7. "fulde omkostninger": omkostningerne ved at levere en ydelse plus en rimelig afgift for administrative omkostninger og i givet fald afgifter, der har til formål at inddrage miljøomkostninger, og som anvendes uden national forskelsbehandling

8. "parterne": på den ene side Fællesskabet eller medlemsstaterne hhv. Fællesskabet og medlemsstaterne i overensstemmelse med disses respektive kompetenceområder og på den anden side Marokko

9. "statsborgere": enhver person eller enhed med marokkansk statsborgerskab for Marokkos vedkommende eller med statsborgerskab i en medlemsstat for den europæiske parts vedkommende, idet det for juridiske enheder gælder, at de til enhver tid direkte eller i kraft af en ejermajoritet er under faktisk kontrol af personer eller enheder med marokkansk statsborgerskab for den marokkanske parts vedkommende eller af personer eller enheder med statsborgerskab i en medlemsstat eller et af de tredjelande, der er anført i bilag 5, for den europæiske parts vedkommende

10. "støtte": ethvert økonomisk bidrag fra myndighederne eller en regional organisation eller anden offentlig instans, når

   (a) en praksis i et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indebærer direkte overførsel af midler, som f.eks. tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler til selskabet eller overtagelse af dets passiver, f.eks. ved lånegarantier

   (b) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans giver afkald på indtægter eller ikke inddriver beløb, der normalt skal betales

   (c) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans leverer andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller køber varer eller tjenesteydelser

   (d) et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indbetaler midler til en finansieringsmekanisme eller overdrager det til et privat organ eller pålægger et privat organ at varetage en eller flere af den i nr. i)-iii) omhandlede type funktioner, som normalt ville påhvile staten og i den praktiske virkelighed ikke afviger reelt fra normal statspraksis

   og når modtageren herved får en fordel.

11. "international lufttransport": lufttransport, der passerer gennem luftrummet over mere end én stats territorium

12. "pris": de takster, luftfartsselskaberne eller deres agenter anvender for lufttransport af passagerer, bagage og/eller fragt (bortset fra post), herunder i givet fald overfladetransport i tilknytning til international lufttransport, samt de vilkår, der gælder for deres anvendelse

13. "SESAR": den tekniske gennemførelse af det fælles europæiske luftrum, som omfatter en samordnet, synkroniseret udvikling og ibrugtagning af de nye generationer af lufttrafikstyringssystemer, og

14. "territorium": for Kongeriget Marokkos vedkommende de landområder (fastland og øer), indre farvande og søterritorium, der henhører under dets højhedsområde eller jurisdiktion, og for Det Europæiske Fællesskabs vedkommende de landområder (fastland og øer), indre farvande og søterritorium, hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab anvendes, på de vilkår, der er fastsat i denne traktat henholdsvis i dens eventuelle afløserakt; Anvendelsen af denne aftale på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det territorium, lufthavnen ligger i. Denne aftale anvendes ikke for Gibraltar lufthavn, før ordningerne i den fælles erklæring, som udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige afgav den 2. december 1987, er trådt i kraft.

AFSNIT I

ØKONOMISKE BESTEMMELSER

Artikel 2

Trafikrettigheder

1. Hver part tildeler den anden part følgende rettigheder vedrørende den anden parts luftfartsselskabers udførelse af international lufttransport, jf. dog bilag 1:

   a) ret til at overflyve partens territorium uden at lande

   b) ret til at lande på partens territorium med ethvert andet formål end medtagning eller afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post i lufttransport (tekniske landinger)

   c) ret til under drift af en aftalt luftfartsforbindelse ad en fastlagt rute at lande på partens territorium for at medtage eller afsætte passagerer, fragt og/eller post i international trafik hver for sig eller sammen og

   d) andre rettigheder som fastsat i denne aftale.

2. Intet i denne aftale tillægger

   a) marokkanske luftfartsselskaber ret til mod betaling at tage passagerer, bagage, fragt og/eller post om bord et sted på en EF-medlemsstats territorium til en destination et andet sted på samme EF-medlemsstats territorium

   b) EF-luftfartsselskaber ret til mod betaling at tage passagerer, bagage, fragt og/eller post om bord et sted på Marokkos territorium til en destination et andet sted på Marokkos territorium.

Artikel 3

Tilladelse

Når den ene parts kompetente myndigheder modtager ansøgning om driftstilladelse fra et luftfartsselskab fra den anden part, udstedes driftstilladelsen efter med det mindst mulige tidsforbrug til sagsbehandling, forudsat

a) for så vidt angår et marokkansk luftfartsselskab:

– at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted og eventuelle hovedkontor i Marokko og har modtaget sin licens og eventuelle andre tilsvarende dokumenter i overensstemmelse med Kongeriget Marokkos lovgivning

– at Marokko udøver og opretholder effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og

– at luftfartsselskabet ejes og vil forblive ejet - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - af Marokko og/eller marokkanske statsborgere og til enhver tid er under Marokkos eller marokkanske statsborgeres faktiske kontrol, eller at det ejes og vil forblive ejet - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - af medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstater og til enhver tid er under medlemsstaternes og/eller medlemsstaternes statsborgeres faktiske kontrol;

b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Det Europæiske Fællesskab:

– at luftfartsselskabets hovedforretningssted og eventuelle hovedkontor ligger på en EF-medlemsstats territorium, der er omfattet af traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, og at har en fællesskabslicens, og

– at den EF-medlemsstat, der står for udstedelsen af "Air Operator's Certificate", udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og at den relevante luftfartsmyndighed er entydigt identificeret

– at luftfartsselskabet ejes og vil forblive ejet - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - af medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne eller af andre stater som anført i bilag 5 og/eller statsborgere i disse stater;

c) at luftfartsselskabet er kvalificeret til at opfylde de betingelser, som foreskrives i de love og andre forskrifter, der normalt anvendes på udøvelse af international lufttransport af den part der behandler ansøgningen eller ansøgningerne, og

d) at bestemmelserne i artikel 13 (flyvesikkerhed) og artikel 14 (sikkerhedsbeskyttelse) håndhæves og anvendes.

Artikel 4

Tilbagekaldelse af tilladelse

1. Hver parts kompetente myndigheder kan tilbagekalde, suspendere eller indskrænke driftstilladelser eller på anden måde suspendere eller indskrænke aktiviteterne for et luftfartsselskab fra den anden part:

a) for så vidt angår et marokkansk luftfartsselskab:

– hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedforretningssted og eventuelle hovedkontor i Marokko eller ikke har modtaget sin licens og eventuelle andre tilsvarende dokumenter i overensstemmelse med Marokkos gældende lovgivning

– hvis Marokko ikke udøver og opretholder effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller

– hvis luftfartsselskabet ikke ejes og faktisk kontrolleres - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - af Kongeriget Marokko og/eller statsborgere i Kongeriget Marokko eller af medlemsstaterne og/eller statsborgere i medlemsstaterne

b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Det Europæiske Fællesskab:

– hvis luftfartsselskabets hovedforretningssted og eventuelle hovedkontor ikke ligger på en EF-medlemsstats territorium omfattet af traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, eller hvis det ikke har en fællesskabslicens, hvis den EF-medlemsstat, der står for udstedelsen af "Air Operator's Certificate", ikke udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den relevante luftfartsmyndighed ikke er entydigt identificeret, eller

– hvis luftfartsselskabet ikke ejes og faktisk kontrolleres - enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet - af medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstater eller af andre stater som anført i bilag 5 og/eller statsborgere i disse stater.

c) hvis luftfartsselskabet ikke opfylder de love og andre forskrifter, der henvises til i artikel 5 (Anvendelse af love), eller

d) hvis bestemmelserne i artikel 13 (flyvesikkerhed) og artikel 14 (sikkerhedsbeskyttelse) ikke håndhæves og anvendes.

2. Medmindre det er bydende nødvendigt at gribe ind omgående for at hindre yderligere overtrædelse af stk. 1, litra c), eller stk. 1, litra d), udøves den ret, der etableres ved denne artikel, først efter rådslagning med den anden parts kompetente myndigheder.

Artikel 4 a

Investeringer

Det fælles udvalg, der nedsættes ved denne aftale skal træffe afgørelse, før en medlemsstat eller statsborgere i den kan erhverve majoriteten i eller den faktiske kontrol med et marokkansk luftfartsselskab, og før Marokko eller marokkanske statsborgere kan erhverve majoriteten i eller den faktiske kontrol med et EF-luftfartsselskab.

I afgørelsen fastsættes der betingelser for driften af de aftalte luftfartsforbindelser i henhold til denne aftale og for luftfartsforbindelser mellem tredjelande og parterne.

Artikel 29, stk. 9, gælder ikke for denne type afgørelser.

Artikel 5

Anvendelse af love

1. Når den ene parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, overholder de de love og andre forskrifter, der på den anden parts territorium gælder for luftfartøjers indflyvning i eller udflyvning fra dette territorium som led i international lufttransport eller for drift af og flyvning med luftfartøjer.

2. Når den ene parts luftfartsselskaber ankommer til, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, skal de love og andre forskrifter, der på den anden parts territorium gælder for ankomst til eller afgang fra dette territorium for passagerer, besætningsmedlemmer og fragt om bord på luftfartøjer (herunder forskrifter om indrejse, adgangstilladelse, indvandring, pas, told og karantæne eller, hvad post angår, postforskrifter), overholdes af henholdsvis for ombordværende passagerer, besætningsmedlemmer og fragt.

Artikel 6

Konkurrence

Inden for denne aftales anvendelsesområde gælder associeringsaftalens afsnit IV, kapitel II (Konkurrenceregler og andre økonomiske bestemmelser), medmindre denne aftale indeholder mere specifikke regler.

Artikel 7

Støtte

1. Parterne anerkender, at offentlig støtte til luftfartsselskaber forvrider eller truer med at forvride konkurrencen ved at begunstige nogle virksomheder i forbindelse med levering af lufttransportydelser, at en sådan støtte sætter aftalens grundlæggende mål på spil og er uforenelig med princippet om et åbent luftfartsområde.

2. Når det anses for at have afgørende betydning at yde offentlig støtte til et eller flere luftfartsselskaber, der opererer i henhold til denne aftale, for at nå et legitimt mål, skal støtten stå i et rimeligt forhold til det tilstræbte mål, være gennemsigtig og tilrettelægges således, at negative virkninger for den anden parts luftfartsselskaber begrænses i videst muligt omfang. Den part, der yder en sådan støtte, underretter omgående den anden part om sin hensigt om at yde støtten og om dens overensstemmelse med denne aftales kriterier.

3. Mener den ene part, at støtte, der ydes af den anden part, eller i givet fald af et offentligt eller statsligt organ i et tredjeland, er uforenelig med kriterierne i stk. 2, kan denne part anmode om et møde i det fælles udvalg, jf. artikel 21, for at drøfte spørgsmålet og tilrettelægge passende svar på grundlag af indvendinger, der findes velbegrundede.

4. Kan en tvist ikke løses af det fælles udvalg, bevarer parterne muligheden for at sætte deres respektive modforanstaltninger mod subsidier i værk.

5. Bestemmelserne i denne artikel gælder med forbehold af parternes love og andre forskrifter om nødvendig lufttrafik og pligt til offentlig service på parternes territorier.

Artikel 8

Forretningsmuligheder

1. Parternes luftfartsselskaber har ret til at etablere repræsentationer på den anden parts territorium for at markedsføre og sælge lufttransportydelser og varetage de dertil knyttede aktiviteter.

2. Begge parters luftfartsselskaber har ret til at tage ledelses-, salgs-, teknisk, drifts- og andet specialiseret personale, som er nødvendigt, for at de kan levere lufttransportydelserne, med ind på den anden parts territorium og beholde det dér i overensstemmelse med den andens parts love og andre forskrifter om indrejse, ophold og beskæftigelse.

3. a) Hvert luftfartsselskab kan vælge mellem følgende rettigheder med hensyn til groundhandling på den anden parts territorium, jf. dog litra b):

   i) ret til at varetage sin egen groundhandling ("egen-groundhandling"), og

   ii) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, der kan levere groundhandlingydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver parts love og forskrifter og opererer på markedet

   b) For følgende kategorier af groundhandlingydelser må rettighederne under litra a), nr. i) og ii), kun være betinget af konkrete plads- eller kapacitetsmæssige begrænsninger, der skyldes hensynet til sikker drift af lufthavnen: bagagehåndtering, groundhandling på forpladsen, brændstof- og oliehåndtering samt fragt- og posthåndtering for så vidt angår den fysiske håndtering af fragt og post mellem lufthavnsterminalen og luftfartøjet. I tilfælde hvor sådanne begrænsninger udelukker egen-groundhandling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af groundhandlingydelser, skal alle luftfartsselskaber have lige og tilstrækkelig adgang til alle ydelser af den art. Priserne for sådanne ydelser må ikke overstige deres fulde omkostninger inklusive et rimeligt afkast af aktiver efter afskrivning.

4. Hvert luftfartsselskab fra hver part kan vælge at sælge lufttransportydelser på den anden parts territorium enten direkte eller via egne salgsagenter eller andre mellemled udpeget af luftfartsselskabet eller på begge måder. Hvert luftfartsselskab har ret til at sælge og enhver person til at købe sådanne ydelser i den lokale eller en frit omsættelig valuta.

5. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning at omveksle indtægter og overføre dem fra den anden parts territorium til hjemlandet eller, hvis det ikke strider mod generelt gældende love eller forskrifter, til et eller flere lande efter selskabets eget valg. Omveksling og overførsel tillades omgående uden restriktioner og uden beskatning til den vekselkurs, der gælder for transaktioner og overførsler på det tidspunkt, hvor overførselsanmodningen indgives første gang.

6. Parternes luftfartsselskaber har ret til at betale udgifter, der påløber lokalt på den anden parts territorium, herunder køb af brændstof, i den lokale valuta. Parternes luftfartsselskaber kan vælge at betale sådanne udgifter på den anden parts territorium i frit omsættelig valuta i overensstemmelse med de lokale valutaforskrifter.

7. I forbindelse med drift eller udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan parternes luftfartsselskaber indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. reservering af kapacitet og fælles rutenumre, med:

   a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber og

   b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og

   c) land- eller søtransportvirksomheder

   under forudsætning af, at i) alle deltagerne i sådanne aftaler har de fornødne beføjelser, og ii) aftalerne opfylder de krav til sikkerhed og konkurrence, der normalt gælder for sådanne aftaler. Når der sælges persontransportydelser til flyvninger med fælles rutenummer, skal køberen på salgsstedet, eller i hvert fald inden ombordstigningen, informeres om, hvilke transportleverandører, der driver hvilke afsnit af ruten.

8. a) For persontransport gælder, at leverandører af overfladetransportydelser ikke er omfattet af love og regler for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransportydelsen i eget navn. Leverandører af overfladetransport kan frit vælge, om de vil indgå samarbejdsaftaler. Når overfladetransportleverandører træffer afgørelse om en sådan aftale, kan de bl.a. tage hensyn til forbrugernes interesser og til tekniske, økonomiske, plads- og kapacitetsmæssige begrænsninger.

   b) Endvidere har parternes luftfartsselskaber og indirekte fragtudbydere uanset andre bestemmelser i denne aftale lov til i forbindelse med international lufttransport uden begrænsninger at fragte gods til og fra destinationer på Marokkos og Det Europæiske Fællesskabs territorium eller i tredjelande med enhver form for overfladetransport, herunder til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og i givet fald til at fragte gods under toldkontrol efter gældende regler. Lufthavnens toldkontorer skal stå til rådighed for denne fragt, hvad enten den foregår som overflade- eller lufttransport. Luftfartsselskaberne kan

vælge selv at udføre deres overfladetransport eller at tilbyde overfladetransport via aftaler med andre virksomheder, herunder andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale fragtydelser kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

Artikel 9

Toldbestemmelser

1. Luftfartøjer, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, med samt deres sædvanlige udstyr, beholdninger af brændstof, smøreolier, teknisk forråd, jordbaseret udstyr, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre varer, som sælges eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) samt andre genstande, som udelukkende bruges i forbindelse med drift eller vedligeholdelse af luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, fritages ved ankomst til en parts territorium på grundlag af gensidighed og forudsat, at udstyret, forsyningerne og beholdningerne forbliver om bord på luftfartøjet, for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, toldafgifter, punktafgifter og andre lignende afgifter, som a) opkræves af nationale eller lokale myndigheder eller Det Europæiske Fællesskab, og b) ikke bygger på omkostningerne ved leverede ydelser.

2. Bortset fra afgifter, der modsvarer omkostningerne ved en leveret ydelse, fritages desuden følgende genstande på grundlag af gensidighed for de skatter, afgifter og gebyrer, som er omhandlet i denne artikels stk. 1:

   a) luftfartøjsforråd, der indføres til eller leveres på en parts territorium og inden for rimelighedens grænser tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor forrådet er leveret

   b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer), der indføres til en parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af et af den anden parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport

   c) beholdninger af smøreolie og teknisk forråd, der indføres til eller leveres på en parts territorium til brug i et luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor beholdningerne eller forrådet er leveret

   d) tryksager, jf. parternes respektive toldregler, der indføres til eller leveres på en parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis tryksagerne skal bruges på den del af turen, der foregår over den parts territorium, hvor de er leveret, og

e) flyvesikkerheds- og sikkerhedsbeskyttelsesudstyr til brug i lufthavne eller fragtterminaler.

3. Denne aftale fritager ikke brændstof, som en af parterne leverer til luftfartsselskaber på deres territorium, for skatter, afgifter eller gebyrer af tilsvarende art som dem, der er nævnt i stk. 1. Når den ene parts luftfartsselskaber ankommer til, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, overholder de denne parts love og andre forskrifter for salg, levering og brug af flybrændstof.

4. Det i denne artikels stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.

5. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med andre luftfartsselskaber, som den anden part yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de i stk. 1 og 2 omhandlede genstande på den anden parts territorium.

6. Intet i denne aftale hindrer parterne i at opkræve skatter, afgifter eller gebyrer for varer, der sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en strækning mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og påstigning er tilladt.

Artikel 10

Brugerafgifter

1. Parterne hverken opkræver eller tillader, at der opkræves højere brugerafgifter af den anden parts luftfartsselskaber, end dem, der opkræves af deres egne luftfartsselskaber, som driver tilsvarende internationale luftfartsforbindelser.

2. Bestående afgifter må kun forhøjes og nye kun indføres efter behørig konsultation mellem parternes kompetente afgiftsmyndigheder og deres luftfartsselskaber. Der bør gives brugerne et rimeligt varsel om brugerafgiftsændringer, så de kan fremsætte deres bemærkninger, inden ændringerne gennemføres. Parterne bør også tilskynde til, at der udveksles oplysninger, som gør det muligt at foretage en korrekt bedømmelse af rimeligheden af, begrundelsen for og fordelingen af afgifterne i overensstemmelse med principperne i denne artikel.

Artikel 11

Priser

Priser for international lufttransport, der drives i medfør af denne aftale, fastsættes frit og skal ikke godkendes, men det kan forlanges, at de indsendes til orientering alene. Priser for transport, der udelukkende foregår inden for Det Europæiske Fællesskab, er underlagt Det Europæiske Fællesskabs lovgivning.

Artikel 12

Statistik

Hver parts kompetente myndigheder udleverer på anmodning den anden parts kompetente myndigheder oplysninger og statistikker om den trafik på de aftalte luftfartsforbindelser, der drives af luftfartsselskaber med godkendelse fra den ene part til eller fra den anden parts territorium, og de udleveres i samme form, som den, hvori disse luftfartsselskaber har udarbejdet dem og forelagt dem for deres eget lands kompetente myndigheder. Hvis den ene parts kompetente myndigheder anmoder den anden parts myndigheder om supplerende statistiske trafikdata, drøftes dette på anmodning fra en af parterne i det fælles udvalg.

AFSNIT II

MYNDIGHEDSSAMARBEJDE

Artikel 13

Flyvesikkerhed (safety)

1. Parterne handler i overensstemmelse med Det Europæiske Fællesskabs lovgivning om flyvesikkerhed som anført i bilag 6, del A, på de nedenfor anførte betingelser.

2. Parterne sørger for, at hvis luftfartøjer, der er registreret hos en af parterne, mistænkes for ikke at opfylde de internationale normer for flyvesikkerhed i henhold til konventionen og lander i lufthavne, der er åbne for international lufttrafik på den anden parts territorium, så foretager den anden parts kompetente myndigheder rampeinspektioner på og omkring luftfartøjet for at kontrollere dels gyldigheden af dets og dets personales dokumenter, dels luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbart synlige tilstand.

3. Parterne kan til enhver tid anmode om konsultationer om de flyvesikkerhedsnormer, den anden part opretholder.

4. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det begrænser parternes kompetente myndigheders beføjelse til omgående at træffe alle rimelige foranstaltninger, hvis de konstaterer, at et luftfartøj, en genstand eller en arbejdsgang muligvis:

   a) ikke opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller den lovgivning, der er anført i bilag 6, del A, anførte, eller

   b) foranlediget af en inspektion som omhandlet i stk. 2 rejser stærk tvivl om, hvorvidt et luftfartøj eller driften af et luftfartøj opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller den lovgivning, der er anført i bilag 6, del A, eller

   c) rejser alvorlig tvivl om, hvor effektiv opretholdelsen og administrationen er af de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, eller den lovgivning, der er anført i bilag 6, del A.

5. Hvis den ene parts kompetente myndigheder handler i medfør af stk. 4, underretter de omgående den anden parts kompetente myndigheder og begrunder de trufne foranstaltninger.

6. Hvis foranstaltninger, der er truffet i medfør af stk. 3, ikke indstilles, selv om der ikke længere er grundlag for dem, kan hver af parterne indbringe sagen for det fælles udvalg.

7. Ved "kompetente myndigheder" forstås i denne artikel de statsorganer eller statslige enheder, der er anført i bilag 3. Parterne underretter hinanden om ændringer i deres lovgivning om de kompetente myndigheders status.

Artikel 14

Beskyttelse af luftfartens sikkerhed (security)

1. I betragtning af at beskyttelsen af civile luftfartøjers, deres passagerers og besætnings sikkerhed er en første forudsætning for driften af internationale luftfartsforbindelser, bekræfter parterne deres indbyrdes forpligtelse til at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger (herunder særlig forpligtelserne efter Chicago-konventionen, konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegne i Montreal den 23. september 1971, protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, udfærdiget i Montreal den 24. februar 1988 og konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, undertegnet i Montreal den 1. marts 1991, for så vidt begge de kontraherende parter er parter i disse konventioner, samt andre konventioner og protokoller om sikkerhedsbeskyttelse af den civile luftfart, som begge parter er medlemmer af).

2. Parterne yder på anmodning hinanden al nødvendig bistand for at forhindre kapring af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger til skade for sikkerheden for fartøj, passagerer og besætning samt lufthavne og luftfartsanlæg, foruden eventuelle andre sikkerhedstrusler mod den civile luftfart.

3. I deres indbyrdes forbindelser handler parterne i overensstemmelse med de normer for sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten og - i det omfang parterne anvender den - og den anbefalede praksis, som Organisationen for International Civil Luftfart har opstillet, og som er optaget som bilag til Chicago-konventionen, i det omfang sådanne bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse gælder for parterne. Parterne forlanger, at den, der driver luftfartøjer, som er opført i deres luftfartøjsregister, og den, der driver luftfartøjer og har sit primære forretningssted eller sin faste bopæl på deres territorium, samt den, der driver lufthavne på deres territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten.

4. Parterne sikrer, at der på deres territorium træffes effektive forholdsregler for at beskytte luftfartøjer, screene passagerer og deres håndbagage og i passende omfang kontrollere besætning, fragt (herunder indskrevet bagage) og luftfartøjsforråd, forud for og under ombordstigning eller lastning, og at disse forholdsregler tilpasses til stigninger i trusselsniveauet. Parterne er enige om, at det kan forlanges af deres luftfartsselskaber, at de overholder de bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, jf. stk. 3, som den anden part stiller krav om som forudsætning for indflyvning i eller udflyvning af denne anden parts territorium, eller når de befinder sig på det. Parterne skal desuden reagere imødekommende på enhver anmodning fra

den anden part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse mod en særlig trussel.

5. Når et civilt luftfartøj kapres, eller der indtræffer en trussel om kapring eller anden ulovlig handling rettet mod et civilt luftfartøjs, dets passagerers og besætnings eller lufthavnes eller luftnavigationsanlægs sikkerhed, bistår parterne hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger for at føre hændelsen eller truslen til en hurtig og betryggende afslutning.

6. Hvor den ene part har rimelig grund til at antage, at den anden part har fraveget denne artikels bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, kan denne part udbede sig øjeblikkelige konsultationer med den anden part.

7. Uden at gyldigheden af artikel 4 (Tilbagekaldelse af tilladelser) derved indskrænkes, vil den omstændighed, at det ikke lykkes at nå frem til en tilfredsstillende løsning inden for femten (15) dage efter at et sådant ønske er fremsat, være tilstrækkelig grund til at nægte, tilbagekalde, begrænse eller opstille betingelser for den driftstilladelse eller tekniske godkendelse, der er udstedt til parternes luftfartsselskaber.

8. Hvis en umiddelbar og ekstraordinær trussel gør det nødvendigt, kan en af parterne træffe foreløbige foranstaltninger, inden der er gået femten (15) dage.

9. Foranstaltninger truffet efter stk. 7 ophæves, så snart den anden part opfylder denne artikels bestemmelser.

Artikel 15

Lufttrafikstyring

1. Parterne handler i overensstemmelse med den lovgivning, der er anført i bilag 6, del B, på de nedenfor anførte betingelser.

2. Parterne forpligter sig til at samarbejde intensivt om lufttrafikstyring for at udvide det fælles europæiske luftrum til også at omfatte Marokko og således forbedre de nuværende flyvesikkerhedsnormer og de almene lufttrafiknormers overordnede effektivitet i Europa, optimere kapaciteten og begrænse forsinkelser mest muligt.

3. For at gøre det lettere at anvende lovgivningen om det fælles europæiske luftrum på deres territorier

   a) træffer Marokko de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse deres organisering af lufttrafikstyringen til forholdene i det fælles europæiske luftrum, navnlig ved at oprette relevante nationale tilsynsorganer, der som minimum er funktionelt uafhængige af udøvere af lufttrafikstyring, og

   b) associerer Det Europæiske Fællesskab Marokko med relevante operationelle initiativer på områderne luftfartstjenester, luftrum og interoperabilitet, som udspringer af etableringen af det fælles europæiske luftrum, navnlig at på et tidligt tidspunkt at inddrage Marokko i bestræbelserne på at oprette funk-

tionelle luftrumsblokke eller ved at gennemføre en hensigtsmæssig samordning vedrørende SESAR.

Artikel 16

Miljø

1. Parterne handler i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning om lufttransport som anført i bilag 6, del C, på de nedenfor anførte betingelser.

2. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det begrænser parternes kompetente myndigheders beføjelse til at træffe alle rimelige foranstaltninger for at forebygge eller på anden måde gribe ind over for miljøbelastninger fra international luft-transport i henhold til aftalen, hvis sådanne foranstaltninger træffes uden national forskelsbehandling.

Artikel 17

Forbrugerbeskyttelse

Parterne handler i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning om lufttransport som anført i bilag 6, del D.

Artikel 18

Edb-reservationssystemer

Parterne handler i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning om lufttransport som anført i bilag 6, del E.

Artikel 19

Arbejdsmarkedsforhold

Parterne handler i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning om lufttransport som anført i bilag 6, del F.

AFSNIT III

INSTITUTIONELLE BESTEMMELSER

Artikel 20

Fortolkning og håndhævelse

1. Parterne træffer alle foranstaltninger af generel eller særlig art, der kræves for at sikre, at de forpligtelser, aftalen fører med sig, opfyldes, og afstår fra alle foranstaltninger, der kan bringe virkeliggørelsen af aftalens målsætninger i fare.

2. Parterne er ansvarlige for håndhævelsen af aftalen på deres eget territorium, herunder ikke mindst de forordninger og direktiver med relevans for lufttransport, der er opregnet i bilag 6.

3. Parterne giver hver især den anden part alle nødvendige oplysninger og enhver nødvendig bistand i forbindelse med undersøgelser af eventuelle overtrædelser, som denne anden part foretager inden for rammerne af de beføjelser, aftalen tillægger denne part.

4. Når parterne udøver de beføjelser, denne aftale giver dem, i anliggender, som er af interesse for den anden part, og som berører den anden parts myndigheder eller virksomheder, skal den anden parts kompetente myndigheder underrettes om alle enkeltheder og have lejlighed til at udtale sig, inden den endelige afgørelse træffes.

Artikel 21

Det fælles udvalg

1. Der nedsættes et udvalg bestående af repræsentanter for parterne (herefter benævnt "det fælles udvalg"), hvis opgave skal være at forvalte aftalen og sikre, at den gennemføres korrekt. I det øjemed udarbejder det fælles udvalg henstillinger og træffer afgørelser om de anliggender, denne aftale vedrører.

2. Det fælles udvalgs afgørelser træffes i fællesskab og er bindende for parterne. Parterne sætter dem i kraft efter hver deres regler.

3. Det fælles udvalg mødes efter behov, dog mindst en gang om året. Hver part kan anmode om, at der indkaldes til møde.

4. En part kan også anmode om et møde i det fælles udvalg for at søge at løse problemer med fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal begynde på den tidligst mulige dato, og højst to måneder efter at anmodningen er modtaget, medmindre andet aftales.

5. Parterne udveksler oplysninger og konsulterer efter anmodning fra den ene hinanden i det fælles udvalg for at sikre, at aftalen gennemføres korrekt.

6. Det Fælles udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.

7. Hvis en af parterne finder, at den anden ikke gennemfører en afgørelse truffet af det fælles udvalgs korrekt, kan førstnævnte anmode om, at spørgsmålet behandles i det fælles udvalg. Hvis det fælles udvalg ikke kan løse spørgsmålet selv i løbet af to måneder efter, at det er blevet indbragt, kan den anmodende part træffe nødvendige midlertidige beskyttelsesforanstaltninger efter artikel 23.

8. Det fælles udvalgs afgørelser indeholder en angivelse af, hvornår parterne skal iværksætte dem, samt andre oplysninger, som måtte være relevante for de økonomiske beslutningstagere.

9. Hvis det fælles udvalg ikke træffer afgørelse i et spørgsmål senest seks måneder efter, at det er blevet indbragt, kan de kontraherende parter træffe nødvendige midlertidige beskyttelsesforanstaltninger efter artikel 23, jf. dog stk. 2.

10. Det fælles udvalg undersøger spørgsmål om bilaterale investeringer med majoritetsandele eller ændringer i den faktiske kontrol med parternes luftfartsselskaber.

11. Det fælles udvalg fremmer derudover samarbejdet ved:

    a) at fremme informationsudveksling på ekspertniveau om nye lov- og forskriftstiltag og -udviklinger, herunder på områderne sikkerhedsbeskyttelse, flyvesikkerhed, miljø, luftfartsinfrastruktur (herunder slots) og forbrugerbeskyttelse

    b) regelmæssigt at undersøge, hvilke følger aftalens gennemførelse får for forholdene på arbejdsmarkedet, især for beskæftigelsen, og ved at tilrettelægge formålstjenlige reaktioner på indvendinger, der findes berettigede

    c) at overveje, på hvilke områder aftalen kunne udbygges, og herunder fremsætte henstillinger om ændringer af aftalen.

Artikel 22

Tvistbilæggelse og voldgift

1. Hver af parterne kan indbringe enhver tvist om anvendelsen eller fortolkningen af aftalen for det fælles udvalg, hvis den ikke er bilagt efter fremgangsmåden i artikel 21. For sager efter denne artikel fungerer det i henhold til associeringsaftalen oprettede associeringsråd som fælles udvalg.

2. Det fælles udvalg kan bilægge tvisten ved en afgørelse.

3. Parterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at gennemføre den i stk. 2 omhandlede afgørelse.

4. Kan tvisten ikke bilægges efter stk. 2, forelægges den efter anmodning fra en af parterne for et voldgiftspanel med tre voldgiftsdommere således:

   a) Hver part udpeger en voldgiftsdommer senest tres (60) dage efter at den anden parts meddelelse om anmodningen om voldgift i en voldgiftsdomstol er modtaget gennem de diplomatiske kanaler; den tredje voldgiftsdommer udpeges efter endnu højst tres (60) dage. Har en af parterne ikke udpeget en voldgiftsdommer inden for den aftalte periode, eller er den tredje voldgiftsdommer ikke udpeget inden for den aftalte periode, kan hver part anmode ICAO-rådets præsident om at udpege den eller de fornødne voldgiftsdommere.

   b) Den tredje voldgiftsdommer, der udpeges i medfør af litra a), bør være statsborger i et tredjeland, og fungerer som voldgiftsdomstolens formand.

   c) Voldgiftsdomstolen fastsætter selv sin forretningsorden.

   d) Indtil der foreligger en endelig afgørelse fra voldgiftsdomstolen, fordeles udgifterne i sagens indledende fase ligeligt mellem parterne.

5. Foreløbige og endelige afgørelser fra voldgiftsdomstolen er bindende for parterne.

6. Hvis en af parterne ikke har handlet i overensstemmelse med en afgørelse, som voldgiftsdomstolen har truffet i medfør af denne artikel senest tredive (30) dage efter at den er blevet meddelt, kan den anden part begrænse, suspendere eller tilbagekalde de rettigheder eller privilegier, denne har tildelt den skyldige part i henhold til denne aftale, så længe undladelsen består.

Artikel 23

Beskyttelsesforanstaltninger

1. Parterne træffer de fornødne almindelige eller særlige foranstaltninger til opfyldelse af deres forpligtelser i henhold til denne aftale. De drager omsorg for, at aftalens målsætning virkeliggøres.

2. Såfremt en part finder, at den anden part har misligholdt en forpligtelse i henhold til denne aftale, kan den træffe passende foranstaltninger. Omfang og varighed af beskyttelsesforanstaltninger skal begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at afhjælpe problemet eller opretholde balancen i aftalen. Det skal tilstræbes at vælge en løsning, som forstyrrer denne aftales funktion mindst muligt.

3. En part, som overvejer at træffe beskyttelsesforanstaltninger, underretter den anden part via det fælles udvalg og fremlægger alle relevante oplysninger.

4. Parterne indleder straks samråd i det fælles udvalg for at finde en løsning, der kan accepteres af dem begge.

5. Den pågældende part må først træffe beskyttelsesforanstaltninger en måned efter datoen for den i stk. 3 nævnte underretning, medmindre den i stk. 4 nævnte samrådsprocedure afsluttes inden udløbet af denne frist, jf. dog artikel 1, litra d), artikel 2, litra d), artikel 13 og artikel 14.

6. Den pågældende part underretter ufortøvet det fælles udvalg om de trufne foranstaltninger og fremlægger alle relevante oplysninger.

7. Foranstaltninger efter denne artikel ophæves, så snart den skyldige part opfylder aftalens bestemmelser.

Artikel 24

Aftalens geografiske udstrækning

Parterne anerkender denne aftales bilaterale karakter, men er sig bevidst, at den falder inden for rammer af Euro-Middelhavs-partnerskabet, jf. Barcelona-erklæringen af 28. november 1995. Parterne forpligter sig til at føre en løbende dialog for at sikre denne aftales sammenhæng med Barcelona-processen, herunder navnlig med hensyn til muligheden af at nå til indbyrdes enighed om at ændre den for at tage hensyn til tilsvarende aftaler om lufttransport.

Artikel 25

Forhold til andre aftaler

1. Bestemmelserne i denne aftale har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende bilaterale aftaler mellem Marokko og medlemsstaterne. Bestående trafikrettigheder, der stammer fra sådanne bilaterale aftaler og ikke er omfattet af denne aftale, kan dog fortsat udøves, forudsat at det sker uden forskelsbehandling mellem Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater eller disses statsborgere.

2. Hvis parterne tiltræder en multilateral overenskomst eller tilslutter sig en beslutning, som er truffet af Organisationen for International Civil Luftfart eller en anden international organisation, og som drejer sig om forhold, der er omfattet af denne aftale, drøfter de i det fælles udvalg, om aftalen skal tilpasses for at tage højde for disse omstændigheder.

3. Denne aftale berører ikke parternes eventuelle beslutninger om at gennemføre fremtidige anbefalinger fra Organisationen for International Civil Luftfart. Parterne anfører ikke denne aftale eller nogen del af den som grundlag for at modsætte sig, at alternative strategier for forhold, aftalen ikke omfatter, drøftes i Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel 26

Ændringer

1. Ønsker en af parterne at ændre aftalens bestemmelser, underretter den det fælles udvalg. Den ændring, der opnås enighed om, træder i kraft, når de respektive interne procedurer er afsluttet.

2. Det fælles udvalg kan efter forslag fra en af parterne og i overensstemmelse med denne artikel beslutte at ændre bilagene til aftalen.

3. Aftalen berører ikke parternes ret til ensidigt at vedtage ny retsregler eller ændre deres gældende retsregler om lufttransport eller et dermed beslægtet område som nævnt i bilag 6, forudsat at det principielle forbud mod forskelsbehandling og bestemmelserne i denne aftale overholdes.

4. Når en af parterne udformer nye retsregler, skal den straks underrette den anden part og konsultere denne så grundigt som muligt. Efter anmodning fra en af parterne kan der finde en indledende udveksling af synspunkter sted i det fælles udvalg.

5. Så snart en af parterne har vedtaget en ny eller ændret retsregel om lufttransport eller et dermed beslægtet område som nævnt i bilag 6, underretter den den anden part senest tredive dage efter vedtagelsen. Senest tres dage senere drøfter det fælles udvalg efter anmodning fra en af parterne, hvilke følger den nye retsregel eller ændring får for denne aftales mulighed for at fungere efter hensigten.

6. Det fælles udvalg

   a) træffer afgørelse om at ændre denne aftales bilag 6 således, at den pågældende nye retsregel eller ændring indarbejdes i den, om nødvendigt på grundlag af gensidighed

   b) træffer afgørelse om, at den pågældende nye retsregel eller ændring anses for at være i overensstemmelse med denne aftale, eller

   c) træffer afgørelse om andre foranstaltninger, der skal vedtages inden for en rimelig tidsfrist for at sikre, at aftalen kan fungere efter hensigten.

Artikel 27

Ophør

1. Denne aftale indgås på ubestemt tid.

2. Hver af parterne kan når som helst ad diplomatiske kanaler give den anden part skriftlig meddelelse om sin beslutning om at opsige aftalen. Opsigelsen sendes samtidig til Organisationen for International Civil Luftfart. Aftalen ophører tolv måneder efter at den anden part har modtaget opsigelsen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage, inden denne periode er udløbet.

3. Denne aftale træder ud af kraft henholdsvis suspenderes, hvis associeringsaftalen træder ud af kraft eller suspenderes.

Artikel 28

Registrering hos ICAO

Denne aftale og alle ændringer af den registreres hos Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel 29

Ikrafttræden

Aftalen anvendes foreløbigt fra dens undertegnelse; den træder i kraft, når begge parter har afsluttet de interne procedurer, der er en forudsætning for ikrafttrædelsen.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

UDFÆRDIGET I _____, den _____ _____ 20__, i [to] eksemplarer på arabisk og _____, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

FOR KONGERIGET MAROKKO FOR DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB

BILAG 1

Aftalte luftfartsforbindelser og fastlagte ruter

1. Dette bilag gælder, medmindre andet er fastsat i overgangsbestemmelserne i bilag 4.

2. Parterne giver hinandens luftfartsselskaber ret til at drive luftfartsforbindelser på følgende fastlagte ruter:

   a) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Det Europæiske Fællesskab:

   destinationer i Det Europæiske Fællesskab - en eller flere destinationer i Marokko - destinationer efter Marokko

   b) for så vidt angår marokkanske luftfartsselskaber:

   destinationer i Marokko - en eller flere destinationer i Det Europæiske Fællesskab.

3. Marokkanske luftfartsselskaber har lov til at udøve trafikrettighederne, jf. aftalens artikel 2, mellem flere destinationer på Fællesskabets territorium, hvis disse luftfartsforbindelser har udgangs- eller endepunkt på Marokkos territorium.

   Luftfartsselskaber fra Fællesskabet har lov til at udøve trafikrettighederne, jf. aftalens artikel 2, mellem Marokko og destinationer efter Marokko, hvis disse luftfartsforbindelser har udgangs- eller endepunkt i Fællesskabet, og destinationerne - når der er tale om passagerforbindelser - ligger i lande, der er omfattet af EU's naboskabspolitik.

   Luftfartsselskaber fra Det Europæiske Fællesskab har tilladelse til, for så vidt angår forbindelser til og fra Marokko, at betjene flere destinationer på samme rute ("co-terminalisation") og at udøve retten til mellemlandinger mellem disse destinationer.

   Følgende lande er omfattet af EU's naboskabspolitik: Algeriet, Armenien, Aserbajdsjan, Belarus, Egypten, Georgien, Israel, Jordan, Libanon, Libyen, Moldova, Marokko, Den Palæstinensiske Myndighed, Syrien, Tunesien og Ukraine. Destinationer i de lande, der er omfattet af naboskabspolitikken, kan også benyttes som mellemliggende destinationer.

4. De fastlagte ruter kan drives i begge retninger. På de fastlagte ruter kan hver destination - mellemliggende eller efterfølgende - efter den enkelte virksomheds frie valg udelades på nogle eller alle forbindelser, hvis forbindelsen har udgangs- eller endepunkt på, for marokkanske luftfartsselskaber, Marokkos eller, for EF-luftfartsselskaber, en EF-medlemsstats territorium.

5. Parterne tillader hvert luftfartsselskab at fastsætte, med hvilken forbindelseshyppighed og kapacitet det vil udbyde international lufttransport ud fra forretningsmæssige hensyn på markedet. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af parterne ensidigt den trafikmængde, forbindelseshyppighed eller -regularitet eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden parts luftfartsselskaber udfører lufttransporten, undtagen af toldmæssige, tekniske eller driftsmæssige hensyn, hensyn til miljøet eller til sundhedsbeskyttelsen.

6. Ingen luftfartsselskaber må underlægges begrænsninger med hensyn til udskiftning af den benyttede luftfartøjstype hvor som helst på de fastlagte ruter.

7. Marokkanske luftfartsselskabers og EF-luftfartsselskabers leje af fly med besætning ("wet-leasing") hos et luftfartsselskab fra et tredjeland andet end dem, der er nævnt i bilag 5, med det formål at udnytte rettighederne i denne aftale, skal forblive en undtagelse eller opfylde midlertidige behov. Et sådant lejemål skal forelægges til forudgående godkendelse hos den myndighed, der har udstedt det udlejende selskabs licens, og hos den anden parts kompetente myndighed.

BILAG 2

Bilaterale aftaler mellem Marokko og medlemsstater af Det Europæiske Fællesskab

Som fastsat i aftalens artikel 25 har denne aftale forrang for de relevante bestemmelser i følgende bilaterale aftaler mellem Marokko og medlemsstaterne:

– Aftale mellem **Kongeriget Belgiens regering og Hans Majestæt Kongen af Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 20. januar 1958.

Suppleret ved noteudveksling af 20. januar 1958.

Senest ændret ved aftalememorandummet udfærdiget i Rabat den 11. juni 2002.

– Aftale mellem **Den Socialistiske Republik Tjekkoslovakiets regering og Hans Majestæt Kongen af Marokkos** regering om lufttransport udfærdiget i Rabat den 8. maj 1961 og stadfæstet af Den Tjekkiske Republik.

– Overenskomst mellem **Kongeriget Danmarks regering og Kongeriget Marokkos regering** om lufttrafik udfærdiget i Rabat den 14. november 1977.

Suppleret ved noteudveksling af 14. november 1977.

– Aftale mellem **Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Marokko** vedrørende lufttransport udfærdiget i Bonn den 12. oktober 1961.

Ændret ved aftalememorandummet udfærdiget i Bonn den 12. december 1991.

Ændret ved noteudveksling af 9. april 1997 og 16. februar 1998.

Senest ændret ved aftalememorandummet udfærdiget i Rabat den 15. juli 1998.

– Aftale mellem **Den Hellenske Republiks regering og Kongeriget Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Athen den 6. oktober 1998.

Sammenholdes med aftalememorandummet udfærdiget i Athen den 6. oktober 1998.

– Aftale mellem **Spaniens regering og Kongeriget Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Madrid den 7. juli 1970.

Senest suppleret ved brevveksling af 12. august 2003 og 25. august 2003.

– Aftale mellem **Den Franske Republiks regering og Hans Majestæt Kongen af Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 25. oktober 1957.

Ændret ved brevveksling af 22. marts 1961.

Ændret ved godkendt protokollater af 2. og 5. september 1968.

Ændret ved konsultationsmemorandum af 17.-18. maj 1976.

Ændret ved konsultationsmemorandum af 15. marts 1977.

Senest ændret ved konsultationsmemorandum af 22.23. mart 1984 og brevveksling af 14. marts 1984.

– Aftale mellem **Den Italienske Republiks regering og Hans Majestæt Kongen af Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Rom den 8. juli 1967.

Ændret ved aftalememorandum udfærdiget i Rom den 13. juli 2000.

Senest ændret ved noteudveksling af 17. oktober 2001 og 3. januar 2002.

– Aftale mellem **Republikken Litauens regering og Kongeriget Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Warszawa den 19. maj 1999.

– Aftale mellem **Storhertugdømmet Luxembourgs regering og Hans Majestæt Kongen af Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Bonn den 5. juli 1961.

– Aftale mellem **Folkerepublikken Ungarn og Kongeriget Marokko** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 21. marts 1967.

– Aftale mellem **Republikken Maltas regering og Hans Majestæt Kongen af Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 26. maj 1983.

– Aftale mellem **Hendes Majestæt Dronningen af Nederlandenes regering og Hans Majestæt Kongen af Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 20. maj 1959.

– Aftale mellem **Forbundsrepublikken Østrigs regering og Kongeriget Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 27. februar 2002.

– Aftale mellem **Folkerepublikken Polens regering og Kongeriget Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 29. november 1969.

– Aftale mellem **Portugal og Kongeriget Marokko** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 3. april 1958.

Suppleret ved referat udfærdiget i Lissabon den 19. december 1975.

Senest suppleret ved referat udfærdiget i Lissabon den 17. november 2003.

– Overenskomst mellem **Kongeriget Sveriges regering og Kongeriget Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i Rabat den 14. november 1977.

– Suppleret ved noteudveksling af 14. november 1977.

– Aftale mellem regeringen for **Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland og Kongeriget Marokkos regering** om lufttransport udfærdiget i London den 22. oktober 1965.

Ændret ved noteudveksling af 10. og 14. oktober 1968.

Ændret ved protokollat udfærdiget i London den 14. marts 1997.

Ændret ved protokollat udfærdiget i Rabat den 17. oktober 1997.

Lufttrafikaftaler og andre arrangementer mellem Kongeriget Marokko og medlemsstater i Det Europæiske Fællesskab, der er paraferet eller undertegnet, men som på tidspunktet for denne aftales undertegnelse endnu ikke er trådt i kraft, og som ikke anvendes foreløbigt

– Aftale mellem **Kongeriget Nederlandenes regering og Kongeriget Marokkos regering** om lufttransport, der er vedlagt som bilag 1 til aftalememorandummet udfærdiget i Haag den 20. juni 2001.

BILAG 3

Procedurer for driftstilladelser og tekniske godkendelser: Kompetente myndigheder

1. Det Europæiske Fællesskab

Tyskland

Generaldirektoratet for civil luftfart, luft- und rumfart samt skibsfart

Forbundsministeriet for transport, anlægsarbejder og byudvikling

Østrig

Civilluftfartsmyndigheden

Forbundsministeriet for transport, innovation og teknologi

Belgien

Generaldirektoratet fir lufttransport

Den føderale myndighed for mobilitet og transport

Cypern

Ministeriet for civil luftfart

Ministeriet for kommunikation og offentlige arbejder

Danmark

Statens Luftfartsvæsen

Spanien

Generaldirektoratet for civil luftfart

Ministeriet for infrastruktur og transport

Estland

Civilluftfartsmyndigheden

Finland

Civilluftfartsmyndigheden

Frankrig

Generaldirektoratet for civil luftfart (DGAC)

Grækenland

Grækenlands civilluftfartsmyndighed

Ministeriet for transport og kommunikation

Ungarn

Generaldirektoratet for civil luftfart

Økonomi- og transportministeriet

Irland

Generaldirektoratet for civil luftfart

Transportministeriet

Italien

Statens styrelse for civil luftfart (ENAC)

Letland

Civilluftfartsmyndigheden

Transportministeriet

Litauen

Civilluftfartsmyndigheden

Luxembourg

Direktoratet for civil luftfart

Malta

Ministeriet for civil luftfart

Nederlandene

Direktoratet for luftfartspolitik

Ministeriet for transport, offentlige arbejder og vandforvaltning

Polen

Civilluftfartsmyndigheden

Portugal

Statens styrelse for civilluftfart (INAC)

Ministeriet for infrastruktur, planlægning og arealforvaltning

Tjekkiet

Civilluftfartsmyndigheden

Det Forenede Kongerige

Luftfartsdirektoratet

Transportministeriet (DfT)

Slovakiet

Generaldirektoratet for civil luftfart

Ministeriet for transport, post og telekommunikation

Slovenien

Civilluftfartsmyndigheden

Transportministeriet

Sverige

Luftfartsverket

2. Kongeriget Marokko

Direktoratet for civil luftfart

Ministeriet for infrastruktur og transport

BILAG 4

Overgangsbestemmelser

1. Det Europæiske Fællesskab har ansvaret for at foretage en vurdering, som bør bekræftes af det fælles udvalg, af den marokkanske parts gennemførelse og anvendelse af alle de i bilag 6 anførte lufttransportbestemmelser i fællesskabsretten. Denne afgørelse i det fælles udvalg bør træffes senest to år efter aftalens ikrafttræden.

2. Indtil denne afgørelse er truffet giver de aftalte luftfartsforbindelser og fastlagte ruter, jf. bilag 1, ikke luftfartsselskaber fra Det Europæiske Fællesskab ret til at udføre transport fra Marokko til destinationer i tredjelande og omvendt, og ikke marokkanske luftfartsselskaber ret til at udføre transport fra en destination i Det Europæiske Fællesskab til en anden destination i Det Europæiske Fællesskab og omvendt. Men alle trafikrettigheder, der henhører under femte frihedsrettighed og fremgår af en af de bilaterale aftaler mellem Marokko og Det Europæiske Fællesskab medlemsstater, jf. bilag 2, kan fortsat udøves, hvis det sker uden national forskelsbehandling.

BILAG 5

Liste over andre stater, som der henvises til i denne aftales artikel 3 og 4

1. Republikken Island (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)

2. Fyrstendømmet Liechtenstein (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)

3. Kongeriget Norge (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)

4. Det Schweiziske Forbund (i medfør af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om lufttransport)

BILAG 6

Regler for civil luftfart

De følgende retsakters *"bestemmelser, der finder anvendelse"* anvendes i overensstemmelse med aftalen, medmindre andet er fastsat i dette bilag eller i bilag 4, Overgangsbestemmelser. Tilpasninger for de enkelte retsakter er angivet efter den pågældende retsakt:

A. FLYVESIKKERHED

Bemærk: De nærmere vilkår for Marokkos deltagelse i EASA som observatør må drøftes senere.

Nr. 3922/91

Rådets forordning 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart

ændret ved:

- Kommissionens Forordning (EF) nr. 2176/96 af 13. november 1996 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 som følge af den videnskabelige og tekniske udvikling

- Kommissionens forordning 1069/1999 af 25. maj 1999 om tilpasning af Rådets forordning 3922/91 til den videnskabelige og tekniske udvikling

- Kommissionens forordning 2871/2000 af 28. december 2000 om tilpasning af Rådets forordning (EØF) 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart til den videnskabelige og tekniske udvikling

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 10 og 12 til 13 (bortset fra artikel 4, stk. 1, og artikel 8, stk. 2, andet punktum) samt bilag I, II og III.

Ved anvendelsen af artikel 12 læses "medlemsstaterne" som "EF-medlemsstaterne".

Nr. 94/56/EF

Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 12

Nr. 1592/2002

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

ændret ved:

– Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1643/2003 af 22. juli 2003 om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

– Kommissionens forordning (EF) nr. 1701/2003 af 24. september 2003 om tilpasning af artikel 6 i forordning (EF) nr. 1592/2002

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 57 og bilag I og II

Nr. 2003/42

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 11 og bilag I og II

Nr. 1702/2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer,

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 4 og bilag.

Nr. 2042/2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 6 og bilag I til IV

Nr. 104/2004

Kommissionens forordning (EF) nr. 104/2004 af 22. januar 2004 om fastsættelse af regler for organisation og sammensætning af klagenævnet for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 7 og bilaget

B. LUFTTRAFIKSTYRING

Nr. 93/65

Nr. 93/65 Rådets direktiv af 19. juli 1993 om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air traffic management equipment and systems)

ændret ved:

– Kommissionens direktiv 97/15/EF af 25. marts 1997 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF om definition og anvendelse af kompatible tekniske specifikationer for erhvervelse af udstyr og systemer til regulering af lufttrafikken (air- traffic-management equipment and systems), ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2082/2000 af 6. september 2000 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af direktiv 97/15/EF om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF, ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 980/2002 af 4. juni 2002 om ændring af forordning (EF) nr. 2082/2000 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 9 og bilag I og II

Henvisninger til Rådets direktiv 93/65 udgår fra og med 20. oktober 2005.

Nr. 2082/2000

Kommissionens forordning (EF) nr. 2082/2000 af 6. september 2000 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af direktiv 97/15/EF om vedtagelse af Eurocontrol-standarder og om ændring af Rådets direktiv 93/65/EØF

ændret ved:

– Kommissionens forordning (EF) nr. 980/2002 af 4. juni 2002 om ændring af forordning (EF) nr. 2082/2000 om vedtagelse af Eurocontrol-standarder

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 3 og bilag I til III

Nr. 549/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen)

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 4, artikel 6 og artikel 9 til 14

Nr. 550/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjeneste-forordningen")

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 19

Nr. 551/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen)

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 11

Nr. 552/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet (interoperabilitetsforordningen)

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 12

C. MILJØ

Nr. 89/629

Rådets direktiv 89/629/EØF af 4. december 1989 om begrænsning af støjemissionen fra civile subsoniske jetfly

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 8

Nr. 92/14

Rådets direktiv 92/14/EØF af 2. marts 1992 om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2 i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)

ændret ved:

– Rådets direktiv 98/20/EF af 30. marts 1998 om ændring af direktiv 92/14/EØF om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)

– Kommissionens direktiv 1999/28/EF af 21. april 1999 om ændring af bilaget til Rådets direktiv 92/14/EØF om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)

– Kommissionens forordning (EF) nr. 991/2001 af 21. maj 2001 om ændring af bilaget til Rådets direktiv 92/14/EØF om begrænsning af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 2, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 11 og bilaget

Nr. 2002/30

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 om bestemmelser og procedurer med henblik på indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 15 og bilag I og II

Nr. 2002/49

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 16 og bilag I til IV

D. FORBRUGERBESKYTTELSE

Nr. 90/314

Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 10

Nr. 92/59

Rådets direktiv 92/59/EØF af 29. juni 1992 om produktsikkerhed i almindelighed

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 19

Nr. 93/13

Rådets direktiv 93/13/EØF af 5. april 1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugeraftaler

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 10 og bilaget

Nr. 95/46

Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 34

Nr. 2027/97

Rådets forordning 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker,

ændret ved:

– Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 8

Nr. 261/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 17

E. EDB-RESERVATIONSSYSTEMER

Nr. 2299/1989

Rådets forordning (EØF) nr. 2299/1989 af 24. juli 1989 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer

ændret ved:

– Rådets forordning (EØF) nr. 3089/93 af 29. oktober 1993 om ændring af forordning (EØF) nr. 2299/89 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer

– Rådets forordning (EF) nr. 323/1999 af 8. februar 1999 om ændring af forordning (EØF) nr. 2299/89 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 22 og bilaget

F. ARBEJDSMARKEDSFORHOLD

Nr. 1989/391

Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 16 og artikel 18 til 19

Nr. 2003/88

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 19, artikel 21 til 24 og artikel 26 til 29

Nr. 2000/79

Rådets direktiv 2000/79 af 27. november 2000 om den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber, European Transport Workers' Federation, European Cockpit Association, Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartsselskaber og Den Internationale Charterflysammenslutning

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 5

G. ANDRE FORSKRIFTER

Nr. 91/670

Rådets direktiv 91/670/EØF af 16. december 1991 om gensidig anerkendelse af personcertifikater, der giver adgang til udøvelse af funktioner i civil luftfart

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 8 og bilaget