COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 30.3.2006
COM(2006) 145 definitief

2006/0048 (CNS)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN VAN DE EUROPESE UNIE, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN

betreffende de sluiting en voorlopige toepassing van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN VAN DE EUROPESE UNIE, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN

betreffende de sluiting van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

In december 2004 heeft de Commissie van de Raad een mandaat gekregen om te onderhandelen over de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en het Koninkrijk Marokko.

- **Algemene context**

Op basis van de onderhandelingsrichtsnoeren van het mandaat is de tekst van de Marokko-overeenkomst ad referendum overeengekomen tijdens de laatste onderhandelingsronde van 14 december 2005 en door vice-voorzitter Barrot en de heer Ghellab, minister van Infrastructuur en Vervoer van Marokko, geparafeerd ter gelegenheid van de eerste Euromed-conferentie van de vervoersministers die op 15 december 2005 plaatsvond te Marrakech. De ondertekening van de overeenkomst is gepland voor de eerste helft van 2006.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Er bestaan nog geen bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelen van de EU**

De Marokko-overeenkomst is de eerste stap in het proces ter versterking van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Gemeenschap en haar buurlanden, zoals uiteengezet in Mededeling COM(2005) 79 definitief van de Commissie "Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap".

2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De Commissie werd gedurende het hele onderhandelingsproces bijgestaan door een raadgevend forum waarin de sector was vertegenwoordigd; dit forum is actief bij de onderhandelingen betrokken.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Meer dan zes vergaderingen zijn gehouden met het raadgevend forum, wat geleid heeft tot de huidige versie van de overeenkomst. Met alle commentaren is rekening gehouden.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Er behoefde geen beroep te worden gedaan op externe deskundigheid.

- **Effectbeoordeling**

De overeenkomst draagt bij tot het bereiken van de hoogst mogelijke graad van overeenstemming tussen Marokko en de Europese Unie met betrekking tot zaken van economisch, sociaal en milieubelang in de luchtvaartsector.

Economisch: in de overeenkomst is bepaald dat Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen inzake veiligheid, beveiliging en mededinging dezelfde normen moeten toepassen als luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap.

Milieu: alle milieuvoorschriften die van toepassing zijn op de luchtvaartsector worden ook door Marokko aangenomen.

Sociaal: Marokko zal ook de Europese normen met betrekking tot sociale zaken in de luchtvaartsector aannemen.

In de overeenkomst zijn vrijwaringsbepalingen opgenomen om snel te kunnen ingrijpen in geval van niet-naleving van deze normen.

3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Gezien de vergevorderde stand van de betrekkingen tussen Marokko en de Europese Unie zal de overeenkomst ertoe bijdragen dat de Marokkaanse vervoersmarkt naadloos in de interne Europese markt wordt geïntegreerd. Dit gebeurt in twee fasen, die allebei gebaseerd zijn op de drie pijlers van het externe luchtvaartbeleid: overeenstemming van de regelgeving (integratie van de EG-luchtvaartregelgeving in de nationale regelgeving, deelname aan het Europees gemeenschappelijk luchtruim) zal, samen met gerichte technische bijstand (via instrumenten als het PAST), leiden tot de hoogste mogelijke graad van marktopening. Dit zal resulteren in een commerciële ruimte zonder beperkingen, waarin exploitanten vrij commerciële beslissingen kunnen nemen en hun activiteiten kunnen exploiteren volgens de hoogste normen op het gebied van veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, milieu en consumentenbescherming.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 80, lid 2, in samenhang met de eerste zin van de eerste alinea van artikel 300, lid 2, en artikel 300, lid 4.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

In de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Gemeenschap en het Koninkrijk Marokko zijn beide partijen overeengekomen hun markten voor elkaar open te stellen en heeft Marokko toegezegd zijn luchtvaartwetgeving op één lijn te brengen met de belangrijkste onderdelen van de communautaire regelgeving, zoals de regelgeving inzake veiligheid, economie, met name de mededingingsregels, luchtverkeersleiding en consumentenbescherming. De overeenkomst voorziet ook in de geleidelijke vrijmaking van de markttoegang tussen Marokko en de EU, wat aanzienlijke kansen schept voor passagiers en ondernemingen aan beide zijden. Ten slotte is deze overeenkomst een concreet voorbeeld van wat binnen het Euro-mediterrane partnerschap kan worden bereikt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

In de overeenkomst is bepaald dat ze tegelijkertijd naar alle 25 lidstaten wordt uitgebreid, zodat dezelfde regels zonder onderscheid worden toegepast in de hele Gemeenschap en alle luchtvaartmaatschappijen, ongeacht hun nationaliteit, er profijt van kunnen trekken. Luchtvaartmaatschappijen kunnen nu ongehinderd van om het even welk punt in de Europese Unie naar om het even welk punt in Marokko vliegen.

Ook de marktkansen zullen toenemen: met een Marokkaanse bevolking van 31 miljoen en een EU-bevolking van 450 miljoen bedraagt de jaarlijkse groei van het luchtverkeer ongeveer 7%. De opheffing van alle capaciteitsbeperkingen tussen Marokko en de EU kan ook nieuwe marktdeelnemers aantrekken en mogelijkheden scheppen om naar onderbediende luchthavens te vliegen. Ook de nieuwe rechten op het vlak van code-sharing en wet-lease scheppen kansen voor de luchtvaartmaatschappijen en leiden tot een verdere ontwikkeling van de markt.

Het op één lijn brengen van de luchtvaartwetgeving kan alleen op Gemeenschapsniveau plaatsvinden omdat de Gemeenschapsregelgeving onder het toepassingsgebied van de overeenkomst valt.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

In de eerste fase wordt een gezamenlijk orgaan opgericht om kwesties met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de overeenkomst te bespreken en om over de opname van nieuwe wetgeving in de overeenkomst te beslissen. Het Gemengd Comité streeft ernaar de overeenkomst verder uit te bouwen, oplossingen te zoeken voor sociale problemen en economische voorstellen inzake eigendom en controle te behandelen. Het Gemengd Comité bestaat uit vertegenwoordigers van de Commissie en de lidstaten.

De lidstaten blijven hun traditionele administratieve taken met betrekking tot internationaal luchtvervoer uitvoeren, maar in het kader van gemeenschappelijke regels die uniform worden toegepast.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrumenten: ander.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn.

Bilaterale luchtvaartbetrekkingen kunnen alleen in internationale overeenkomsten worden geregeld.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5) AANVULLENDE INFORMATIE

- **Simulatie, testfase en overgangsperiode**

Er is of zal worden voorzien in een overgangsperiode voor het voorstel.

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN VAN DE EUROPESE UNIE, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN

betreffende de sluiting en voorlopige toepassing van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 80, lid 2, juncto artikel 300, lid 2, eerste alinea, eerste zin, en lid 4, eerste alinea,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Commissie heeft namens de Gemeenschap en de lidstaten onderhandeld over een Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst met het Koninkrijk Marokko (hierna "de Overeenkomst" genoemd).

(2) De overeenkomst is op 14 december 2005 geparafeerd te Marrakech.

(3) Onder voorbehoud van sluiting op een later tijdstip dient de overeenkomst te worden ondertekend en voorlopig te worden toegepast door de Gemeenschap en de lidstaten.

(4) De procedures voor de deelname van de Gemeenschap en de lidstaten aan het bij artikel 21 van de Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité en aan de in artikel 22 van de Overeenkomst vastgestelde arbitrageprocedures, alsook de procedures voor de tenuitvoerlegging van sommige bepalingen van de Overeenkomst, zoals de bepalingen inzake de goedkeuring van vrijwaringsmaatregelen, de toekenning en intrekking van verkeersrechten en bepaalde veiligheids- en beveiligingskwesties, dienen te worden vastgesteld.

BESLUITEN

Artikel 1 (Ondertekening)

Onder voorbehoud van eventuele sluiting op een later tijdstip wordt de voorzitter van de Raad hierbij gemachtigd de persoon aan te duiden die namens de Gemeenschap bevoegd is om de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en het Koninkrijk Marokko anderzijds te ondertekenen. De tekst van de overeenkomst is aan dit besluit gehecht.

Artikel 2 (Voorlopige toepassing)

In afwachting van de inwerkingtreding van de Overeenkomst wordt ze vanaf de datum van de ondertekening voorlopig toegepast door de Gemeenschap en lidstaten.

Artikel 3 (Gemengd Comité)

1. De Gemeenschap en de lidstaten worden in het bij artikel 21 van de Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité vertegenwoordigd door vertegenwoordigers van de Commissie en de lidstaten.

2. Het standpunt dat de Gemeenschap en de lidstaten in het Gemengd Comité moeten innemen met betrekking tot de wijziging van de bijlagen bij de Overeenkomst, kwesties die onder artikel 6 of 7 van de Overeenkomst vallen of andere zaken die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, wordt vastgesteld door de Commissie. In alle andere gevallen wordt het standpunt van de Gemeenschap vastgesteld door de Raad, die met gekwalificeerde meerderheid een besluit neemt op basis van een voorstel van de Commissie.

3. Het standpunt van de Gemeenschap en de lidstaten in het Gemengd Comité wordt gepresenteerd door de Commissie.

Artikel 4 (Arbitrage)

1. De Commissie vertegenwoordigt de Gemeenschap en de lidstaten in arbitrageprocedures overeenkomstig artikel 22 van de Overeenkomst.

2. De beslissing om, overeenkomstig artikel 22, lid 6, van de Overeenkomst, de rechten of privileges op te schorten, wordt door de Raad genomen op basis van een voorstel van de Commissie. De Raad neemt die beslissing met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

3. Beslissingen over andere passende acties die uit hoofde van artikel 22 van de Overeenkomst moeten worden genomen met betrekking tot de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap, worden door de Commissie genomen, bijgestaan door een Speciaal Comité van door de Raad aangeduide vertegenwoordigers van de lidstaten.

Artikel 5 (Vrijwaringsmaatregelen)

1. Beslissingen om vrijwaringsmaatregelen te nemen overeenkomstig artikel 23 van de Overeenkomst worden, op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat, door de Commissie genomen, bijgestaan door een Speciaal Comité van door de Raad aangeduide vertegenwoordigers van de lidstaten.

2. Als een lidstaat de Commissie verzoekt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, moet zij de Commissie de nodige informatie verstrekken om dit verzoek te motiveren. Binnen een maand na het verzoek, of in dringende gevallen binnen de tien werkdagen, neemt de Commissie een beslissing over het verzoek en stelt zij de Raad en de lidstaten daarvan in kennis. Een lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen tien werkdagen na mededeling aan de Raad voorleggen. De Raad kan een andere beslissing nemen binnen een maand na de doorverwijzing. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Artikel 6 (Verkeersrechten)

1. De lidstaten stellen de Commissie van tevoren in kennis van een beslissing die zij uit hoofde van artikel 3 of 4 van de Overeenkomst willen nemen.

2. Als de Commissie vaststelt dat een beslissing die een lidstaat uit hoofde van artikel 3 of 4 van de Overeenkomst heeft genomen of voornemens is te nemen onverenigbaar is met de Overeenkomst, stelt zij een besluit op waarin de lidstaat gevraagd wordt de nodige maatregelen te nemen om aan de Overeenkomst te voldoen. De Raad en de lidstaten worden in kennis gesteld van het besluit van de Commissie. Een lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen tien werkdagen na mededeling, aan de Raad voorleggen. De Raad kan een andere beslissing nemen binnen een maand na de doorverwijzing. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Artikel 7 (Veiligheid)

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 13 van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Artikel 8 (Beveiliging)

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 14 van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad
De Voorzitter

2006/0048 (CNS)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN VAN DE EUROPESE UNIE, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN

betreffende de sluiting van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2, in samenhang met de eerste zin van de eerste alinea van artikel 300, lid 2, de eerste alinea van artikel 300, lid 3, en artikel 300, lid 4,

Gezien het advies van het Europees Parlement,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Commissie heeft namens de Gemeenschap en de lidstaten onderhandeld over een Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst met het Koninkrijk Marokko (hierna "de Overeenkomst" genoemd).

(2) De overeenkomst is ondertekend op …..

(3) De overeenkomst dient door de Gemeenschap en de lidstaten te worden goedgekeurd.

(4) De procedures voor de deelname van de Gemeenschap en de lidstaten aan het bij artikel 21 van de Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité en aan de in artikel 22 van de Overeenkomst vastgestelde arbitrageprocedures, alsook de procedures voor de tenuitvoerlegging van sommige bepalingen van de Overeenkomst, zoals de bepalingen inzake de goedkeuring van vrijwaringsmaatregelen, de toekenning en intrekking van verkeersrechten en bepaalde veiligheids- en beveiligingskwesties, dienen te worden vastgesteld.

BESLUITEN

Artikel 1 (Goedkeuring)

1. Hierbij wordt de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, goedgekeurd namens de Gemeenschap. De tekst van de overeenkomst is aan dit besluit gehecht.

2. Wanneer de lidstaten hun interne procedures voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst hebben voltooid, sturen zij de in artikel 29 van de Overeenkomst bedoelde diplomatieke nota naar het secretariaat van de Raad.

3. De voorzitter van de Raad wordt hierbij gemachtigd de persoon aan te duiden die bevoegd is om namens de Gemeenschap en de lidstaten de in artikel 29 van de Overeenkomst bedoelde diplomatieke nota's aan het Koninkrijk Marokko te bezorgen. *[gebaseerd op artikel 25 van de overeenkomst met de VS; de juridische dienst stelt voor dit op te nemen in artikel 29]*

Artikel 2 (Gemengd Comité)

1. De Gemeenschap en de lidstaten worden in het bij artikel 21 van de Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité vertegenwoordigd door vertegenwoordigers van de Commissie en de lidstaten.

2. Het standpunt dat de Gemeenschap en de lidstaten in het Gemengd Comité moeten innemen met betrekking tot de wijziging van de bijlagen bij de Overeenkomst, kwesties die onder artikel 6 of 7 van de Overeenkomst vallen of andere zaken die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen, wordt vastgesteld door de Commissie. In alle andere gevallen wordt het standpunt van de Gemeenschap vastgesteld door de Raad, die met gekwalificeerde meerderheid een besluit neemt op basis van een voorstel van de Commissie.

3. Het standpunt van de Gemeenschap en de lidstaten in het Gemengd Comité wordt gepresenteerd door de Commissie.

Artikel 3 (Arbitrage)

1. De Commissie vertegenwoordigt de Gemeenschap en de lidstaten in arbitrageprocedures overeenkomstig artikel 22 van de Overeenkomst.

2. De beslissing om, overeenkomstig artikel 22, lid 6, van de Overeenkomst, de rechten of privileges op te schorten, wordt door de Raad genomen op basis van een voorstel van de Commissie. De Raad neemt die beslissing met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

3. Beslissingen over andere passende acties die uit hoofde van artikel 22 van de overeenkomst moeten worden genomen met betrekking tot de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap, worden door de Commissie genomen, bijgestaan door een Speciaal Comité van door de Raad aangeduide vertegenwoordigers van de lidstaten.

Artikel 4 (Vrijwaringsmaatregelen)

1. Beslissingen om vrijwaringsmaatregelen te nemen overeenkomstig artikel 23 van de Overeenkomst worden, op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat, door de Commissie genomen, bijgestaan door een Speciaal Comité van door de Raad aangeduide vertegenwoordigers van de lidstaten.

2. Als een lidstaat de Commissie verzoekt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, moet zij de Commissie de nodige informatie verstrekken om dit verzoek te motiveren. Binnen een maand na het verzoek, of in dringende gevallen binnen de tien werkdagen, neemt de Commissie een beslissing over het verzoek en stelt zij de Raad en de lidstaten daarvan in kennis. Binnen tien werkdagen nadat de beslissing is voorgelegd aan een lidstaat, kan deze ze aan de Raad voorleggen. De Raad kan een andere beslissing nemen binnen een maand na de doorverwijzing. De Raad neemt die beslissing met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Artikel 5 (Verkeersrechten)

1. De lidstaten stellen de Commissie van tevoren in kennis van een beslissing die zij uit hoofde van artikel 3 of 4 van de Overeenkomst willen nemen.

2. Als de Commissie vaststelt dat een beslissing die een lidstaat uit hoofde van artikel 3 of 4 van de Overeenkomst heeft genomen of voornemens is te nemen onverenigbaar is met de Overeenkomst, stelt zij een besluit op waarin de lidstaat gevraagd wordt de nodige maatregelen te nemen om aan de Overeenkomst te voldoen. De Raad en de lidstaten worden in kennis gesteld van het besluit van de Commissie. Een lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen tien werkdagen na mededeling aan de Raad voorleggen. De Raad kan een andere beslissing nemen binnen een maand na de doorverwijzing. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Artikel 6 (Veiligheid)

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 13 van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Artikel 7 (Beveiliging)

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 14 van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE

EURO-MEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST
TUSSEN
DE EUROPESE GEMEENSCHAP
EN HAAR LIDSTATEN, enerzijds,
EN
HET KONINKRIJK MAROKKO, anderzijds,

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

IERLAND,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

DE REPUBLIEK HONGARIJE,

DE REPUBLIEK MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE REPUBLIEK SLOWAKIJE,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIË EN NOORD-IERLAND,

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

DE EUROPESE GEMEENSCHAP,

hierna "de Gemeenschap" genoemd, enerzijds, en

HET KONINKRIJK MAROKKO,

hierna "Marokko" genoemd, anderzijds,

de wens uitdrukkend een internationaal luchtvaartsysteem te bevorderen, dat gebaseerd is op eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op de markt, met zo weinig mogelijk overheidsinmenging en regelgeving;

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

de wens uitdrukkend dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden in open markten;

de wens uitdrukkende dat alle sectoren van de luchtvervoersindustrie, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerde overeenkomst;

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

rekening houdende met het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944;

de wens uitdrukkende gelijke kansen voor luchtvaartmaatschappijen te scheppen;

erkennende dat overheidssubsidies een negatief effect kunnen hebben op de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen en de basisdoelstellingen van deze Overeenkomst in het gedrang kunnen brengen;

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

wijzende op het belang van consumentenbescherming, inclusief de bescherming die wordt geboden door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Montreal, 28 mei 1999), voorzover beide partijen partij zijn bij dat verdrag;

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

overwegende dat een overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en Marokko een referentie kan vormen in de Euro-mediterrane luchtvaartbetrekkingen en de voordelen van liberalisering in deze cruciale sector van de economie kan promoten;

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

zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Definities

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

1. "overeengekomen dienst" en "gespecificeerde route": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 en bijlage 1 bij deze Overeenkomst;

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

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

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

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

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

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

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

7. "totale kostprijs": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voorzover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die de milieukosten weergeven en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;

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

9. "ingezetenen": personen of entiteiten met de Marokkaanse nationaliteit, wat de Marokkaanse partij betreft, of met de nationaliteit van een lidstaat, wat de Europese partij betreft; in het geval van een juridische entiteit moet deze permanent en daadwerkelijk worden gecontroleerd, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, door personen of entiteiten met de Marokkaanse nationaliteit, wat de Marokkaanse partij betreft, of door personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of van een van de in bijlage 5 vermelde derde landen, wat de Europese partij betreft;

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

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

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

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

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

en waarbij een voordeel wordt verleend.

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

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

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

14. "grondgebied": wat het Koninkrijk Marokko betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder de soevereiniteit of rechtsbevoegdheid van Marokko vallen en, wat de Europese Gemeenschap betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vallen en onderhevig zijn aan de in dat Verdrag en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden; de toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, onverlet; de toepassing van deze verordening op de luchthaven van Gibraltar wordt opgeschort totdat de regelingen van de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden.

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

Artikel 2

Verkeersrechten

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

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

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

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

   d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:

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

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

Artikel 3

Vergunningen

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

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Marokko:

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

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

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

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

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

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

– de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, eigendom is en blijft van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage 5 vermelde landen en/of onderdanen van die landen;

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

d) de voorschriften van artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) worden gehandhaafd en opgelegd.

Artikel 4

Intrekking van vergunningen

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

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Marokko:

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

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

– de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk wordt gecontroleerd door Marokko en/of ingezetenen van Marokko of door lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten;

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

– de luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel niet op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap heeft, en geen communautaire exploitatievergunning heeft gekregen; de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate niet daadwerkelijk regelgevend toezicht houdt op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of

– de luchtvaartmaatschappij geen eigendom is van en niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang daadwerkelijk wordt gecontroleerd door lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage 5 vermelde landen en/of onderdanen van die landen;

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

d) de voorschriften van artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) niet worden gehandhaafd en opgelegd.

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

Artikel 4 bis

Investering

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

In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen.

De bepalingen van artikel 21, alinea 9, van deze Overeenkomst zijn niet van toepassing op dit type beslissingen.

Artikel 5

Toepassing van de wetgevingen

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

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

Artikel 6

Mededinging

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

Artikel 7

Subsidies

1. De partijen erkennen dat overheidssubsidies aan luchtvaartmaatschappijen de mededinging verstoren of dreigen te verstoren omdat bepaalde ondernemingen bevoordeeld worden bij het verlenen van luchtvervoersdiensten, dat dergelijke subsidies de basisdoelstellingen van de Overeenkomst in het gedrang brengen en dat ze onverenigbaar zijn met het beginsel van een open luchtvaartruimte.

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

3. Als een partij van mening is dat een subsidie die verleend is door de andere partij of door een overheidsorgaan van een land dat geen partij is bij de Overeenkomst, niet voldoet aan de in punt 2 vastgestelde criteria, kan zij het bij artikel 21 opgerichte Gemengd Comité verzoeken deze kwestie te bestuderen en, indien de bezorgdheid gegrond blijkt te zijn, passende maatregelen te ontwikkelen.

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

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

Artikel 8

Commerciële opportuniteiten

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

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

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

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

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

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

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

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, lokale inkomsten om te wisselen en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied en, voorzover dit niet in strijd is met de algemeen toepasselijke wet- en regelgeving, naar het land of de landen van haar keuze. De omzetting en overmaking worden onmiddellijk en zonder beperkingen of belastingen toegestaan tegen de wisselkoers die, op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij het eerste overmakingsverzoek indient, van toepassing is op de lopende transacties en overmakingen.

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

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

   a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en

   b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en

   c) alle exploitanten van vervoer over land en maritiem vervoer;

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

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

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

Artikel 9

Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten,

accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die (a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Gemeenschap en (b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, voorzover die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 10

Gebruikersheffingen

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

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

Artikel 11

Prijsbepaling

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

Artikel 12

Statistieken

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

TITEL II

SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN REGELGEVING

Artikel 13

Veiligheid van de luchtvaart

1. De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage 6.A gespecificeerde Europese Gemeenschapswetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart, waarbij zij onderstaande voorwaarden dienen na te leven.

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

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

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

   a) niet voldoet aan de overeenkomstig de Overeenkomst of de in bijlage 6.A gespecificeerde wetgeving, of

   b) na een in punt 2 bedoelde inspectie aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet voldoet aan de overeenkomstig de Overeenkomst of de in bijlage 6.A gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen, of

   c) aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat de overeenkomstig de Overeenkomst of de in bijlage 6.A gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.

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

6. Wanneer uit hoofde van punt 4 genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te nemen, kan elke partij de zaak doorverwijzen naar het Gemengd Comité.

7. In dit artikel wordt onder "bevoegde autoriteiten" de in bijlage 3 geïdentificeerde overheidsagentschappen of –entiteiten verstaan. Eventuele wijzigingen van de nationale wetgeving met betrekking tot de status van bevoegde autoriteiten worden door de betrokken partij aan de andere partij meegedeeld.

Artikel 14

Beveiliging van de luchtvaart

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

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

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

4. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen om luchtvaartuigen te beschermen, passagiers en hun handbagage aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen en passende controles van de bemanning, vracht (inclusief ruimbagage) en boordproviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden van het luchtvaartuig en dat die maatregelen worden aangepast aan een toename van de dreiging. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in punt 3

vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere partij. Elke partij zal ook ingaan op alle redelijke verzoeken van de andere partij om, als reactie op een specifieke dreiging, bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen.

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

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

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

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

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

Artikel 15

Luchtverkeersbeheer

1. De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage 6.B gespecificeerde wetgeving, waarbij zij onderstaande voorwaarden dienen na te leven.

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

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

   a) zal Marokko de nodige maatregelen nemen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door gepaste nationale toezichtsorganen op te richten

waarvan de werkzaamheden onafhankelijk zijn van de dienstverleners op het gebied van luchtverkeersbeheer; en

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

Artikel 16

Milieu

1. De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage 6.C gespecificeerde Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer, waarbij zij onderstaande voorwaarden dienen na te leven.

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

Artikel 17

Consumentenbescherming

De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage 6.D gespecificeerde Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer.

Artikel 18

Geautomatiseerde boekingssystemen

De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage 6.E gespecificeerde Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer.

Artikel 19

Sociale aspecten

De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage 6.F gespecificeerde Gemeenschapswetgeving inzake luchtvervoer.

TITEL III

INSTITUTIONELE BEPALINGEN

Artikel 20

Interpretatie en handhaving

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

2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst en met name van de in bijlage 6 opgesomde verordeningen en richtlijnen inzake luchtvervoer.

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

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

Artikel 21

Het Gemengd Comité

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

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

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

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

5. Met het oog op de juiste toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.

6. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.

7. Als een van de partijen van mening is dat een besluit van het Gemengd Comité niet goed is toegepast door de andere partij, mag de eerste partij vragen dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 23 nemen.

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

9. Onverminderd punt 2 kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 23 nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.

10. Het Gemengd Comité onderzoekt vragen met betrekking tot bilaterale investeringen of meerderheidsbelangen of wijzigingen in de daadwerkelijke controle van luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

11. Het Gemengd Comité brengt ook samenwerking tot stand door:

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

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

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

Artikel 22

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Elke partij kan geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst die niet overeenkomstig artikel 21 zijn opgelost, voorleggen aan het Gemengd Comité. Met het oog op de toepassing van dit artikel treedt de bij de associatieovereenkomst opgerichte associatieraad op als Gemengd Comité.

2. Het Gemengd Comité mag het geschil middels een besluit beslechten.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 23

Vrijwaringsmaatregelen

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

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

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

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

5. Behoudens artikel 3, onder d), artikel 4, onder d), en de artikelen 13 en 14, mag de betrokken overeenkomstsluitende partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen een maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3, tenzij de overlegprocedure overeenkomstig lid 4 vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.

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

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

Artikel 24

Geografische uitbreiding van de Overeenkomst

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

Artikel 25

Verhouding ten aanzien van andere overeenkomsten

1. De bepalingen van deze Overeenkomst vervangen de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten. Het is echter toegestaan bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige Overeenkomst vallen, verder te blijven uitoefenen voorzover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie tussen de lidstaten van de Europese Gemeenschap en hun ingezetenen.

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

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

Artikel 26

Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze Overeenkomst wenst te herzien, moet ze het Gemengd Comité daarvan in kennis stellen. Overeengekomen wijzigingen van deze Overeenkomst worden van kracht na voltooiing van de respectievelijke interne procedures.

2. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.

3. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een verwant in bijlage 6 vermeld gebied aan te nemen of bestaande wetgeving te wijzigen, voorzover zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze Overeenkomst in acht nemen.

4. Als een van de partijen nieuwe wetgeving opstelt, stelt zij de andere partijen daarvan zo snel mogelijk in kennis en pleegt zij overleg met de andere partijen. Op verzoek van een van de partijen vindt er in het Gemengd Comité een inleidende gedachtewisseling plaats.

5. Als een partij nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een verwant in bijlage 6 vermeld gebied heeft aangenomen of bestaande wetgeving heeft gewijzigd, stelt zij de andere partij daar uiterlijk dertig dagen na de goedkeuring of wijziging van in kennis. Op verzoek van een partij organiseert het Gemengd Comité binnen zestig dagen na deze kennisgeving een gedachtewisseling over de gevolgen van de nieuwe wetgeving of de wijziging voor de goede werking van deze Overeenkomst.

6. Het Gemengd Comité:

   a) neemt een besluit tot herziening van bijlage 6 van deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;

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

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

Artikel 27

Beëindiging

1. De overeenkomst wordt voor onbepaalde tijd gesloten.

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

3. De Overeenkomst wordt stopgezet of opgeschort als de Associatieovereenkomst wordt stopgezet of opgeschort.

Artikel 28

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)

Deze Overeenkomst en de wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 29

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening en treedt in werking nadat beide partijen de nodige interne procedures daartoe hebben vastgesteld.

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

GEDAAN te _____, op _____ 20__, in [tweevoud], in de Arabische en _____ taal, waarbij elk tekst authentiek is

VOOR HET KONINKRIJK MAROKKO VOOR DE EUROPESE GEMEENSCHAP

BIJLAGE 1

Overeengekomen diensten en gespecificeerde routes

1. De overgangsbepalingen van bijlage 4 bij deze Overeenkomst zijn van toepassing op deze bijlage.

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

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

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

   b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Marokko:

   punten in Marokko – een of meer plaatsen in de Europese Gemeenschap,

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

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

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

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

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

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

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

7. Alleen in uitzonderlijke gevallen of om te voldoen aan tijdelijke behoeften is het toegestaan dat een Marokkaanse luchtvaartmaatschappij een luchtvaartuig met bemanning least ("wet-leasing") van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, of dat een luchtvaartmaatschappij van de Europese Gemeenschap een luchtvaartuig met bemanning least van een luchtvaartmaatschappij van een derde land dat niet in bijlage 5 is vermeld. Dergelijke "wet-leasing" moet voorafgaandelijk worden goedgekeurd door de autoriteit die de licentie heeft afgegeven aan de leasende luchtvaartmaatschappij en door de bevoegde autoriteit van de andere partij.

BIJLAGE 2

Bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en lidstaten van de Europese Gemeenschap

Zoals bepaald in artikel 25 van deze Overeenkomst worden de relevante bepalingen van de volgende bilaterale overeenkomsten voor luchtvervoer tussen Marokko en lidstaten vervangen door deze Overeenkomst:

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

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

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

– Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen **de regering van de Socialistische Republiek Tsjecho-Slowakije en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko**, opgesteld te Rabat op 8 mei 1961, later overgenomen door de Tsjechische Republiek;

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

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

– Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen **de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk Marokko**, ondertekend te Bonn op 12 oktober 1961;

gewijzigd bij de intentieverklaring die op 12 december 1991 is opgesteld te Bonn .

gewijzigd bij de uitwisseling van nota's van 9 april 1997 en 16 februari 1998;

laatstelijk gewijzigd bij de intentieverklaring die op 15 juli 1998 is opgesteld te Rabat;

– Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen **de regering van de Helleense Republiek en de regering van het Koninkrijk Marokko**, opgesteld te Athene op 6 oktober 1998;

Te lezen in samenhang met de intentieverklaring, opgesteld te Athene op 6 oktober 1998;

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

laatstelijk gewijzigd bij de briefwisseling van 12 augustus 2003 en 25 augustus 2003;

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

gewijzigd bij de briefwisseling van 22 maart 1961;

gewijzigd bij de overeengekomen notulen van 2 en 5 december 1968;

gewijzigd bij het Memorandum van overleg van 17-18 mei 1976;

gewijzigd bij het Memorandum van overleg van 15 maart 1977;

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

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

gewijzigd bij de intentieverklaring, opgesteld te Rome op 13 juli 2000.

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

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

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

– Overeenkomst voor luchtvervoer tussen **de Volksrepubliek Hongarije en het Koninkrijk Marokko**, opgesteld te Rabat op 21 maart 1967;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– Overeenkomst voor luchtdiensten tussen **de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van het Koninkrijk Marokko**, bijgevoegd als bijlage 1 bij de intentieverklaring die op 20 juni 2001 te Den Haag is opgesteld.

BIJLAGE 3

Procedures voor exploitatievergunningen en technische vergunningen: bevoegde autoriteiten

1. De Europese Gemeenschap

Duitsland

Directoraat-generaal voor burgerluchtvaart, ruimtevaart en maritieme zaken

Federaal ministerie van vervoer, openbare werken en gebouwen

Oostenrijk

Burgerluchtvaartadministratie

Federaal ministerie van vervoer, innovatie en technologie

België

Directoraat-generaal luchtvervoer

Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer

Cyprus

Departement burgerluchtvaart

Ministerie voor communicatie en werken

Denemarken

Burgerluchtvaartadministratie

Spanje

Directoraat-generaal burgerluchtvaart

Ministerie van verkeer en waterstaat

Estland

Burgerluchtvaartadministratie

Finland

Burgerluchtvaartadministratie

Frankrijk

Directoraat-generaal voor burgerluchtvaart (DGAC)

Griekenland

Griekse burgerluchtvaartautoriteit

Ministerie van Vervoer en Communicatie

Hongarije

Directoraat-generaal voor burgerluchtvaart

Ministerie van economie en vervoer

Ierland

Directoraat-generaal voor burgerluchtvaart

Departement vervoer

Italië

Nationaal agentschap voor de burgerluchtvaart (ENAC)

Letland

Burgerluchtvaartadministratie

Ministerie van Vervoer

Litouwen

Burgerluchtvaartadministratie

Luxemburg

Directoraat voor burgerluchtvaart

Malta

Departement burgerluchtvaart

Nederland

Directoraat luchtvaartbeleid

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Polen

Burgerluchtvaartadministratie

Portugal

Nationaal instituut voor de burgerluchtvaart (INAC)

Ministerie van infrastructuur, planning en beheer van het grondgebied

Tsjechië

Departement burgerluchtvaart

Verenigd Koninkrijk

Directoraat luchtvaart

Departement vervoer

Slowakije

Directoraat-generaal voor burgerluchtvaart

Ministerie van vervoer, post en telecommunicatie

Slovenië

Burgerluchtvaartadministratie

Ministerie van Vervoer

Zweden

Directoraat-generaal voor burgerluchtvaart

2. Koninkrijk Marokko

Burgerluchtvaartadministratie

Ministerie van infrastructuur en vervoer

BIJLAGE 4

Overgangsbepalingen

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

2. Zolang het besluit niet is goedgekeurd, hebben luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap uit hoofde van de in bijlage 1 overeengekomen diensten en gespecificeerde routes niet het recht om verkeer in te schepen in Marokko en te ontschepen op verder gelegen punten en vice versa, en hebben Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen niet het recht om verkeer in te schepen op een punt in de Europese Gemeenschap en te ontschepen op een ander punt in de Europese Gemeenschap en vice versa. Alle verkeersrechten van de vijfde vrijheid die uit hoofde van de in bijlage 2 vermelde bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten van de Europese Gemeenschappen zijn verleend, mogen verder worden uitgeoefend zolang geen onderscheid wordt gemaakt op basis van nationaliteit.

BIJLAGE 5

Lijst van andere landen waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 4 van deze Overeenkomst

1. De Republiek IJsland (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)

2. Het Vorstendom Liechtenstein (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)

3. Het Koninkrijk Noorwegen (in het kader van de overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)

4. De Zwitserse Bondsstaat (in het kader van de overeenkomst voor luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat)

BIJLAGE 6

Op de burgerluchtvaart toepasselijke regels

De *"toepasselijke bepalingen"* van de volgende wetsbesluiten zijn van toepassing overeenkomstig de Overeenkomst, tenzij anders gespecificeerd in deze bijlage of in bijlage 4 inzake overgangsbepalingen. Zo nodig worden specifieke aanpassingen voor elk afzonderlijk besluit hieronder vermeld:

A. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

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

Nr. 3922/91

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

zoals gewijzigd bij:

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

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

– Verordening (EG) nr. 2871/2000 van de Commissie van 28 december 2000 houdende aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

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

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

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

Nr. 94/56/EG

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

Toepasselijke bepalingen: De artikelen 1 t.e.m. 12

Nr. 1592/2002

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

zoals gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 1643/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 57, bijlagen I en II

Nr. 2003/42

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II

Nr. 1702/2003

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 4, bijlage

Nr. 2042/2003

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

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

Nr. 104/2004

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 7 en bijlage

B. LUCHTVERKEERSBEHEER

Nr. 93/65

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

als gewijzigd bij:

– Richtlijn 97/15/EG van de Commissie van 25 maart 1997 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 93/65/EEG van de Raad betreffende de vaststelling en het gebruik van compatibele technische normen en specificaties voor de aanschaf van apparatuur en van systemen voor luchtverkeersafhandeling , als gewijzigd bij Verordening (EG) Nr. 2082/2000 van de Commissie van 6 september 2000 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 97/15/EG tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen en tot wijziging van Richtlijn 93/65/EEG van de Raad, als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 980/2002 van de Commissie van 4 juni 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2082/2000 tot bekrachtiging van Eurocontrol-normen

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

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

Nr. 2082/2000

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

als gewijzigd bij:

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

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

Nr. 549/2004

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

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

Nr. 550/2004

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 19

Nr. 551/2004

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 11

Nr. 552/2004

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 12

C. MILIEU

Nr. 89/629

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 8

Nr. 92/14

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

zoals gewijzigd bij:

– Richtlijn 98/20/EG van de Raad van 30 maart 1998 tot wijziging van Richtlijn 92/14/EEG betreffende de beperking van de exploitatie van de luchtvaartuigen van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, deel 2, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988)

– Richtlijn 1999/28/EG van de Commissie van 21 april 1999 tot wijziging van de bijlage bij Richtlijn 92/14/EEG van de Raad betreffende de beperking van de exploitatie van de luchtvaartuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel 1, deel 2, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988)

– Verordening (EG) nr. 991/2001 van de Commissie van 21 mei 2001 houdende wijziging van de bijlage bij Richtlijn 92/14/EEG van de Raad betreffende de beperking van de exploitatie van de luchtvaartuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel II, hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988)

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 11 en bijlage

Nr. 2002/30

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

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

Nr. 2002/49

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

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

D CONSUMENTENBESCHERMING

Nr. 90/314

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 10

Nr. 92/59

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 19

Nr. 93/13

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 10 en bijlage

Nr. 95/46

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 34

Nr. 2027/97

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

zoals gewijzigd bij:

– Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen bij ongevallen

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 8

Nr. 261/2004

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 17

E. GEAUTOMATISEERDE BOEKINGSSYSTEMEN

Nr. 2299/1989

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

zoals gewijzigd bij:

– Verordening (EEG) nr. 3089/93 van de Raad van 29 oktober 1993 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingssystemen

– Verordening (EG) nr. 323/1999 van de Raad van 8.2.1999 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89 betreffende gedragsregels voor geautomatiseerde boekingssystemen (CRS)

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 22 en bijlage

F. SOCIALE ASPECTEN

Nr. 1989/391

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

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

Nr. 2003/88

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

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

Nr. 2000/79

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 5

G. OVERIGE WETGEVING

Nr. 91/670

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

Toepasselijke bepalingen: Artikelen 1 tot en met 8 en bijlage