EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 30.3.2006
KOM(2006) 145 slutlig

2006/0048 (CNS)

Förslag till

BESLUT FATTAT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR EUROPEISKA UNIONENS MEDLEMSSTATERS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET

om undertecknande och provisorisk tillämpning av Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och Konungariket Marocko å andra sidan

Förslag till

BESLUT FATTAT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR EUROPEISKA UNIONENS MEDLEMSSTATERS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET

om att sluta ett Europa-Medelhavsavtal om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och Konungariket Marocko å andra sidan

(framlagda av kommissionen)

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och Konungariket Marocko har förhandlats på grundval av rådets mandat av december 2004.

- **Allmän bakgrund**

På grundval av förhandlingsdirektiven för mandatet, antogs Marocko-avtalet efter omröstning vid den slutliga förhandlingsrundan den 14 december 2005. Avtalstexten paraferades av vice ordförande Jacques Barrot och Karim Ghellab, Marockos transportminister, i samband med den första Europa–Medelhavskonferensen för transportministrar i Marrakech den 15 december 2005. Undertecknandet av avtalet är planerat till första halvåret 2006.

- **Gällande bestämmelser**

Gemenskapslagstiftning saknas.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Marocko-avtalet är det allra första steget i en process som skall stärka relationerna på luftfartsområdet mellan Europeiska gemenskapen och EU:s grannländer, såsom föreskrivs i kommissionens meddelande KOM(2005)79 slutlig ”Fortsatt utveckling av EU:s luftfartspolitik gentemot länder utanför EU”.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Kommissionen har genom hela förhandlingsprocessen biträtts av ett rådgivande forum med företrädare för luftfartsnäringen, som har deltagit aktivt.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Mer än sex sammanträden har hållits med det rådgivande forumet, där det dåvarande utkastet till avtal utarbetades. Hänsyn har tagits till alla synpunkter.

- **Extern experthjälp**

Någon extern experthjälp har inte behövts.

- **Konsekvensanalys**

Avtalet kommer att vara avgörande när det gäller att uppnå så hög harmonisering som möjligt mellan Marocko och Europeiska unionen när det gäller ekonomiska, sociala och miljöanknutna aspekter inom luftfartssektorn.

Ekonomiska aspekter: I avtalet förskrivs att Marockanska flygbolag skall anta samma normer som tillämpas av gemenskapens flygbolag i fråga om säkerhet och konkurrens.

Miljösektorn: Alla miljöförordningar som är tillämpliga på luftfartssektorn kommer också att antas av Marocko.

Sociala aspekter: Marocko kommer också att anta europeiska normer när det gäller sociala frågor inom luftfartsområdet.

Säkerhetsbestämmelser föreskrivs i avtalet, så att åtgärder snabbt kan vidtas om det uppstår avvikelser.

3) RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Med tanke på de långt framskridna relationerna mellan Marocko och Europeiska unionen, kommer Marocko-avtalet att leda till en sömlös integrering av den marockanska transportmarknaden i den gemensamma marknaden genom en tvåstegsprocess grundad på de tre pelarna i luftfartspolitiken gentemot länderna utanför EU: harmoniserad lagstiftning (integrering av EG:s luftfartsförordningar, deltagande i det gemensamma europeiska luftrummet) kombinerad med riktat tekniskt stöd (via instrument som PAST), som skall leda till så stor marknadsöppning som möjligt. Detta bör resultera i en oinskränkt affärsmiljö där operatörerna kan fatta fria handelsbeslut och där de agerar inom ramen för de strängaste normer när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd samt miljö- och konsumentskydd.

- **Rättslig grund**

Artikel 80.2 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen och artikel 300.4

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Medlemsstaterna kan av följande skäl själva inte i tillräcklig utsträckning uppnå målen för förslaget:

Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan gemenskapen och Konungariket Marocko är inte bara ett avtal som skall öppna marknaderna mellan de två parterna, utan omfattar också en långtgående harmonisering av luftfartslagstiftningen med centrala delar av gemenskapens regler och förordningar, t.ex. när det gäller säkerhet och ekonomisk lagstiftning (särskilt konkurrenslagstiftning, flygledning och konsumentskydd). Avtalet bör också leda till ett successivt öppnande av marknadstillträdet mellan Marocko och EU, vilket kommer att ge betydande möjligheter för passagerare och näringsliv på båda sidor. Avtalet kommer också att vara ett konkret exempel på vad som kan uppnås inom ramen för partnerskapet i Europa-Medelhavsområdet.

Åtgärder på gemenskapsnivå kommer att göra det lättare att uppnå förslaget mål av följande skäl:

Avtalet innebär att dess villkor samtidigt kommer att gälla alla de 25 medlemsstaterna. Samma regler kommer att gälla utan undantag, och gynna alla lufttrafikföretag inom gemenskapen på samma sätt oavsett nationalitet. Dessa lufttrafikföretag kan nu fritt bedriva trafik från valfri plats i Europeiska unionen till valfri plats i Marocko.

Marknadsmöjligheterna kommer också att öka: Marocko har en befolkning kring 31 miljoner och EU 450 miljoner, vilket gör att den årliga tillväxten inom lufttrafiken redan ligger kring 7 %. Om alla kapacitetsbegränsningar mellan Marocko och EU tas bort kommer nya företag att lockas till marknaden, vilket skapar möjligheter för underbetjänade flygplatser. Nya rättigheter när det gäller code-sharing och in- och uthyrning med besättning (wet-lease) innebär nya möjligheter för lufttrafikföretagen och leder till utveckling av marknaden.

Harmoniseringen av luftfartslagstiftningen kan endast uppnås på gemenskapsnivå, eftersom gemenskapens regler och lagstiftning ingår i tillämpningsområdet för avtalet.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Från fas 1 upprättas ett gemensamt organ för diskussion av frågor rörande genomförandet av avtalet samt att besluta om ny lagstiftning skall tas upp i avtalet. Den gemensamma kommittén kommer att sträva efter att utveckla avtalet, ta upp sociala frågor och ekonomiska förslag om ägandeskap och styrning. Den gemensamma kommittén skall bestå av företrädare för kommissionen och medlemsstaterna.

Medlemsstaterna kommer även framöver att fortsätta att utföra sina administrativa uppgifter inom ramen för internationella lufttransporter, men enligt gemensamma och enhetligt tillämpade regler.

- **Val av regleringsform**

Föreslagen regleringsform: annan.

Övriga regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Bilaterala luftfartsrelationer kan endast regleras genom internationella avtal.

4) BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5) ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

- **Simulering, pilotfas och övergångsperiod**

Åtgärden har varit eller kommer att bli föremål för en övergångsperiod.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) Förslaget gäller en EES-fråga, och bör därför gälla även EES.

Förslag till

BESLUT FATTAT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR EUROPEISKA UNIONENS MEDLEMSSTATERS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET

om undertecknande och provisorisk tillämpning av Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och Konungariket Marocko å andra sidan

(text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET, HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen och artikel 300.4, och

av följande skäl:

(1) Kommissionen har på gemenskapens och medlemsstaternas vägnar förhandlat om ett Europa-Medelhavsavtal om luftfart med Konungariket Marocko (nedan kallat ”avtalet”).

(2) Ett avtal paraferades i Marrakech den 14 december 2005.

(3) Avtalet bör undertecknas och tillämpas provisoriskt av gemenskapen och medlemsstaterna, i avvaktan på ett eventuellt antagande vid ett senare datum.

(4) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för gemenskapens och medlemsstaternas deltagande i den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 21 i avtalet och de förlikningsförfaranden som föreskrivs i artikel 22 i avtalet, samt förfaranden för genomförande av vissa bestämmelser i avtalet, inklusive bestämmelser rörande antagandet av säkerhetsåtgärder, utfärdande och återkallan av trafikrätter och i vissa flygsäkerhets- och luftfartsskyddsfrågor.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 (Undertecknande)

Rådets ordförande bemyndigas härmed att utse den person som har fullmakt att på gemenskapens vägnar underteckna Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och Konungariket Marocko å andra sidan; undertecknandet blir dock giltigt först om avtalet slutligt ingås. Texten till avtalet åtföljer detta beslut.

Artikel 2 (Provisorisk tillämpning)

I avvaktan på ikraftträdandet skall avtalet, från dagen för undertecknandet, tillämpas provisoriskt av gemenskapen och medlemsstaterna.

Artikel 3 (Gemensam kommitté)

1. Gemenskapen och medlemsstaterna skall i den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 i avtalet företrädas av företrädare för kommissionen och medlemsstaterna.

2. Kommissionen skall besluta om vilken ståndpunkt som gemenskapen och medlemsstaterna skall inta i den gemensamma kommittén när det gäller ändringar av avtalsbilagorna, alla frågor som omfattas av artikel 6 eller 7 i avtalet eller alla andra frågor i vilka gemenskapen har exklusiv behörighet I alla övriga fall skall gemenskapens ståndpunkt fastställas av rådet som skall fatta sina beslut med kvalificerad majoritet på förslag av kommissionen.

3. Gemenskapens och medlemsstaternas ståndpunkt i den gemensamma kommittén skall läggas fram av kommissionen.

Artikel 4 (Förlikning)

1. Kommissionen skall företräda gemenskapen och medlemsstaterna i förlikningsförfaranden enligt artikel 22 i avtalet.

2. Ett beslut om att upphöra med att tillämpa förmånerna enligt artikel 22.6 i fördraget skall fattas av rådet på kommissionens förslag. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

3. Alla övriga vederbörliga åtgärder enligt artikel 22 i avtalet i frågor där gemenskapen har exklusiv behörighet, skall fastställas av kommissionen, biträdd av en särskild kommitté av företrädare för medlemsstaterna som utsetts av rådet.

Artikel 5 (Skyddsåtgärder)

1. Ett beslut om att vidta skyddsåtgärder enligt artikel 23 i avtalet skall på kommissionens eget initiativ eller på anmodan av en medlemsstat fattas av kommissionen, biträdd av en särskild kommitté av företrädare för medlemsstaterna som utsetts av rådet.

2. När en medlemsstat anmodar kommissionen att tillämpa skyddsåtgärder, skall den till stöd för sin begäran tillhandahålla kommissionen all information som behövs för att styrka denna. Kommissionen skall fatta beslut rörande en sådan anmodan inom en månad eller, i brådskande fall, inom tio arbetsdagar, och underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Medlemsstaterna får hänskjuta ett sådant kommissionsbeslut till rådet inom tio arbetsdagar efter det att det anmälts. Rådet får fatta ett annat beslut inom en månad från hänskjutandet. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

Artikel 6 (Trafikrättigheter)

1. Medlemsstaterna skall på förhand underrätta kommissionen om beslut de ämnar anta i enlighet med artiklarna 3 eller 4 i avtalet.

2. Om kommissionen fastslår att ett beslut som antagits eller som är avsett att antas av en medlemsstat i enlighet med artiklarna 3 eller 4 i avtalet, är oförenligt med avtalet, skall det rikta ett beslut till den medlemsstaten, i vilket den kräver att medlemsstaten vidtar lämpliga åtgärder för att rätta sig efter avtalet. Kommissionen skall underrätta rådet och de övriga medlemsstaterna om ett sådant beslut. Medlemsstaterna får hänskjuta ett sådant kommissionsbeslut till rådet inom tio arbetsdagar efter det att det anmälts. Rådet får fatta ett annat beslut inom en månad från hänskjutandet. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

Artikel 7 (Flygsäkerhet)

Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen om alla anmodanden eller underrättelser som de utfärdar eller mottar i enlighet med artikel 13 i avtalet.

Artikel 8 (Luftfartsskydd)

Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen om alla anmodanden eller underrättelser som de utfärdar eller mottar i enlighet med artikel 14 i avtalet.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

2006/0048 (CNS)

Förslag till

BESLUT FATTAT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR EUROPEISKA UNIONENS MEDLEMSSTATERS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET

om att sluta ett Europa-Medelhavsavtal om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och Konungariket Marocko å andra sidan

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET, HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 jämförd med artikel 300.2 första stycket första meningen och artikel 300.3 och artikel 300.4 första stycket i detta,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande, och

av följande skäl:

(1) Kommissionen har på gemenskapens och medlemsstaternas vägnar förhandlat om ett Europa-Medelhavsavtal om luftfart med Konungariket Marocko (nedan kallat ”avtalet”).

(2) Avtalet undertecknades den .. …….

(3) Avtalet bör godkännas av gemenskapen och medlemsstaterna.

(4) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för gemenskapens och medlemsstaternas deltagande i den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 21 i avtalet och de förlikningsförfaranden som föreskrivs i artikel 22 i avtalet, samt förfaranden för genomförande av vissa bestämmelser i avtalet, inklusive bestämmelser rörande antagandet av säkerhetsåtgärder, utfärdande och återkallan av trafikrätter och i vissa flygsäkerhets- och luftfartsskyddsfrågor.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1 (Godkännande)

1. Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater å ena sidan och Konungariket Marocko å andra sidan godkänns härmed på gemenskapens vägnar. Texten till avtalet åtföljer detta beslut.

2. När de respektive nationella förfaranden som krävs för att avtalet skall kunna träda i kraft avslutats skall medlemsstaterna översända den diplomatiska underrättelse som föreskrivs i artikel 29 i avtalet till rådets generalsekretariat.

3. Rådets ordförande bemyndigas härmed att utse den person som har fullmakt att på gemenskapens och medlemsstaternas vägnar till Konungariket Marocko överlämna den diplomatiska underrättelse som föreskrivs i artikel 29 i avtalet.] *[grundat på artikel 25 i avtalet med Förenta staterna, vilken rättstjänsten anser bör föras in i artikel 29]*

Artikel 2 (Gemensam kommitté)

1. Gemenskapen och medlemsstaterna skall företrädas i den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 i avtalet av företrädare för kommissionen och medlemsstaterna.

2. Kommissionen skall besluta om vilken ståndpunkt som gemenskapen och medlemsstaterna skall inta i den gemensamma kommittén när det gäller ändringar av avtalsbilagorna, alla frågor som omfattas av artikel 6 eller 7 i avtalet eller alla andra frågor i vilka gemenskapen har exklusiv behörighet I alla övriga fall skall gemenskapens ståndpunkt fastställas av rådet som skall fatta sina beslut med kvalificerad majoritet på förslag av kommissionen.

3. Gemenskapens och medlemsstaternas ståndpunkt i den gemensamma kommittén skall läggas fram av kommissionen.

Artikel 3 (Förlikning)

1. Kommissionen skall företräda gemenskapen och medlemsstaterna i förlikningsförfaranden enligt artikel 22 i avtalet.

2. Ett beslut om att upphöra med att tillämpa förmånerna enligt artikel 22.6 i fördraget skall fattas av rådet på kommissionens förslag. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

3. Alla övriga lämpliga åtgärder enligt artikel 22 i avtalet i frågor där gemenskapen har exklusiv behörighet, skall fastställas av kommissionen, biträdd av en särskild kommitté av företrädare för medlemsstaterna som utsetts av rådet.

Artikel 4 (Skyddsåtgärder)

1. Ett beslut om att vidta skyddsåtgärder enligt artikel 23 i avtalet skall på kommissionens eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat fattas av kommissionen, biträdd av en särskild kommitté av företrädare för medlemsstaterna som utsetts av rådet.

2. När en medlemsstat anmodar kommissionen att tillämpa skyddsåtgärder, skall den till stöd för sin begäran tillhandahålla kommissionen all information som behövs för att styrka denna. Kommissionen skall fatta beslut rörande en sådan anmodan inom en månad eller, i brådskande fall, inom tio arbetsdagar, och underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut. Medlemsstaterna får hänskjuta ett sådant kommissionsbeslut till rådet inom tio arbetsdagar efter det att det anmälts. Rådet får fatta ett annat beslut inom en månad från hänskjutandet. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

Artikel 5 (Trafikrättigheter)

1. Medlemsstaterna skall på förhand underrätta kommissionen om beslut de ämnar anta i enlighet med artiklarna 3 eller 4 i avtalet.

2. Om kommissionen fastslår att ett beslut som antagits eller som är avsett att antas av en medlemsstat i enlighet med artiklarna 3 eller 4 i avtalet, är oförenligt med avtalet, skall det rikta ett beslut till den medlemsstaten, i vilket den kräver att medlemsstaten vidtar lämpliga åtgärder för att rätta sig efter avtalet. Kommissionen skall underrätta rådet och de övriga medlemsstaterna om ett sådant beslut. Medlemsstaterna får hänskjuta ett sådant kommissionsbeslut till rådet inom tio arbetsdagar efter det att det anmälts. Rådet får fatta ett annat beslut inom en månad från hänskjutandet. Rådet skall fatta sitt beslut med kvalificerad majoritet.

Artikel 6 (Flygsäkerhet)

Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen om alla anmodanden eller underrättelser som de utfärdar eller mottar i enlighet med artikel 13 i avtalet.

Artikel 7 (Luftfartsskydd)

Medlemsstaterna skall omedelbart underrätta kommissionen om alla anmodanden eller underrättelser som de utfärdar eller mottar i enlighet med artikel 14 i avtalet.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

EUROPA-MEDELHAVSAVTAL OM LUFTFART
MELLAN
EUROPEISKA GEMENSKAPEN,
OCH DESS MEDLEMSSTATER å ena sidan
OCH
KONUNGARIKET MAROCKO å andra sidan

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN TJECKIEN,

KONUNGARIKET DANMARK,

FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,

REPUBLIKEN ESTLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

KONUNGARIKET SPANIEN,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

IRLAND,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

REPUBLIKEN UNGERN,

REPUBLIKEN MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

alla parter till fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, nedan kallade medlemsstaterna, och

EUROPEISKA GEMENSKAPEN,

nedan kallad gemenskapen, å ena sidan, och

KONUNGARIKET MAROCKO,

nedan kallat Marocko, å andra sidan,

som önskar främja ett internationellt luftfartssystem grundat på rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden, med minsta möjliga statliga inblandning och reglering

som önskar underlätta utvidgningen av internationella lufttransportmöjligheter, bland annat genom uppbyggnad av lufttransportnät som uppfyller passagerares och transportörers behov av praktiska lufttransporttjänster,

som önskar ge lufttrafikföretagen möjlighet att erbjuda den resande och transporterande allmänheten konkurrenskraftiga priser och tjänster på öppna marknader,

som önskar att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, skall gynnas av ett liberaliserat avtal,

som önskar tillgodose bästa möjliga säkerhet för de internationella lufttransporterna och som upprepar sin djupa oro över sådana dåd och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

som beaktar konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

som önskar garantera lika villkor för lufttrafikföretag,

som konstaterar att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

som bekräftar vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik och erkänner suveräna staters rättigheter att vidta lämpliga åtgärder i detta hänseende,

som beaktar vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, antagen i Montreal den 28 maj 1999, i den mån båda parter också är parter till denna konvention,

som tänker bygga vidare på den grund som lagts av befintliga avtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraften och befolkningen på båda sidor,

som beaktar att ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och Marocko kan fungera som exempel för luftfartsrelationer i Europa-Medelhavsområdet, i syfte att fullt ut främja liberaliseringen i denna viktiga sektor av ekonomin,

som noterar att målet är att ett avtal av detta slag får en progressiv men fullständig tillämplig, och att en lämplig mekanism kan säkerställa en ständigt ökande harmonisering med gemenskapslagstiftningen,

har kommit överens om följande:

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inte annat anges:

1. *tjänst enligt avtal* och *angiven linje*: internationella lufttransporter i enlighet med artikel 2 och bilaga 1 till detta avtal.

2. *avtalet*: detta avtal och dess bilagor med ändringar.

3. *lufttransport*: transport mot ersättning med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, med luftfartyg, som, för undanröjande av eventuella tvivel, skall omfatta reguljära och icke reguljära (charter) lufttransporter och fullständiga frakttjänster.

4. *associeringsavtal*: Europa-Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan, ingånget i Bryssel den 26 februari 1996.

5. *operativ licens för gemenskapen*: Operativ licens för lufttrafikföretag som är etablerade i Europeiska gemenskapen, som beviljas och upprätthålls i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag.

6. *konventionen*: Konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med

   (a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a) i konventionen och som har ratificerats av både Marocko och den eller de medlemsstater i Europeiska gemenskapen som berörs av det fall det är fråga om,

   (b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för både Marocko och den eller de medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.

7. *full kostnad*: kostnaden för tillhandahållandet av en tjänst med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader och, när så är aktuellt, eventuella tillägg som syftar till att återspegla miljökostnader och som tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

8. *parter*: Gemenskapen eller medlemsstaterna, eller gemenskapen och dess medlemsstater, i enlighet med deras respektive behörighet, å ena sidan och Marocko, å andra sidan.

9. *medborgare*: alla personer eller rättssubjekt med marockansk nationalitet för den marockanska parten, eller med en medlemsstats nationalitet för den europeiska parten, förutsatt att de, när det gäller rättssubjekt, står under ständig kontroll, direkt eller genom majoritetsandel, av personer eller rättssubjekt med marockansk nationalitet för den marockanska parten, eller personer eller rättssubjekt med en medlemsstats eller ett i bilaga 5 angivet tredjelands nationalitet för den europeiska parten.

10. *Subventioner*: alla finansiella bidrag som beviljas av myndigheter eller en regional organisation eller annan offentlig organisation, t.ex. när

   (a) ett statligt förfarande eller ett förfarande som tillämpas av offentliga eller regionala organ eller offentlig organisation medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier,

   (b) statliga intäkter eller intäkter som skulle tas in av offentliga eller regionala organ eller offentlig organisation inte drivs in eller efterskänks,

   (c) staten eller ett offentligt eller regionalt organ eller offentlig organisation tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster,

   (d) staten eller ett offentligt eller regionalt organ eller offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden i, ii och iii som normalt ligger inom statens kompetens och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

och när detta medför en förmån.

11. *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar mer än en stats luftrum.

12. *pris*: tariffer som lufttrafikföretag och deras ombud tillämpar för lufttransport av passagerare, bagage eller last utom post, inbegripet land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport, och de villkor på vilka de tillämpas.

13. *SESAR*: det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad, synkroniserad utveckling och spridning av nya generationer system för lufttrafikledning, och

14. *territorium*: i fråga om Marocko avser territorium Marockos land- och sjöterritorium; i fråga om Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater avser territorium det land- och sjöterritorium på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i det fördraget eller i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetstvisten om det territorium där flygplatsen är belägen. Avtalet skall tillämpas på Gibraltars flygplats först efter det att de arrangemang som Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar angav i sin gemensamma förklaring av den 2 december 1987 börjar gälla.

AVDELNING I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Utom om annat föreskrivs i bilaga 1 skall vardera parten bevilja den andra parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag:

   (a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

   (b) Att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare, bagage, frakt och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).

   (c) Att under utövande av en tjänst enligt avtal på en angiven linje landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, frakt och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.

   (d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Ingenting i detta avtal skall anses medföra rätt för

   (a) Marockos lufttrafikföretag att inom en medlemsstats i Europeiska gemenskapen territorium ta ombord passagerare, bagage, last eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom den medlemsstatens territorium.

   (b) gemenskapens lufttrafikföretag att inom Marockos territorium ta ombord passagerare, bagage, last eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Marockos territorium.

Artikel 3

Tillstånd

Vid ansökan om trafiktillstånd från en av parterna, skall den andra partens behöriga myndigheter bevilja lämpliga tillstånd med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

(a) I fråga om Marockos lufttrafikföretag:

– lufttrafikföretaget skall ha sitt huvudsäte och, i förekommande fall, sitt registrerade kontor i Marocko, och skall ha fått licens och alla eventuella motsvarande dokument utfärdade i enlighet med Konungariket Marockos lagstiftning.

– Myndighetstillsynen av lufttrafikföretaget skall utövas och upprätthållas av Marocko.

– Lufttrafikföretaget skall, direkt eller till övervägande del, vara ägt och fortfara att ägas av Marocko och/eller av marockanska medborgare och skall alltid kontrolleras av Marocko och/eller av marockanska medborgare, eller skall, direkt eller till övervägande del, vara ägt och fortfara att ägas av medlemsstaterna och/eller medborgare i medlemsstaterna, och skall alltid kontrolleras av medlemsstaterna eller medborgare i medlemsstaterna.

(b) I fråga om Europeiska gemenskapens lufttrafikföretag:

– lufttrafikföretaget skall ha sitt huvudsäte och, i förekommande fall, sitt registrerade kontor i en medlemsstat i Europeiska gemenskapen, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, och ha fått en operativ licens för gemenskapen utfärdad.

– Den medlemsstat som utfärdar AOC (Air Operator Certificate) skall utöva tillsyn över lufttrafikföretaget och dess luftfartsmyndighet skall vara tydligt angiven.

– Lufttrafikföretaget skall, direkt eller till övervägande del, vara ägt och fortfara att ägas av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga 5 och/eller av medborgare i dessa andra stater.

(c) Lufttrafikföretaget skall ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den part som prövar ansökningen normalt tillämpar på internationell lufttransport.

(d) Bestämmelserna i artiklarna 13 (Luftfartssäkerhet) och 14 (Luftfartsskydd) skall upprätthållas och tillämpas.

Artikel 4

Återkallande av tillstånd

1. Vardera partens behöriga myndigheter får återkalla, upphäva eller begränsa trafiktillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag, eller på annat sätt upphäva eller begränsa lufttrafikföretagets verksamhet i följande fall:

(a) I fråga om Marockos lufttrafikföretag:

– om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsäte eller, i förekommande fall, sitt registrerade kontor i Marocko, och inte har fått licens och alla eventuella motsvarande dokument utfärdade i enlighet med Konungariket Marockos lagstiftning.

– Om myndighetstillsynen av lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthållas av Marocko.

– Om lufttrafikföretaget inte, direkt eller till övervägande del, ägs och kontrolleras av Marocko och/eller marockanska medborgare eller av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna.

(b) I fråga om Europeiska gemenskapens lufttrafikföretag:

– om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsäte eller, i förekommande fall, sitt registrerade kontor i en medlemsstat i Europeiska gemenskapen, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, eller inte har fått en operativ licens för gemenskapen utfärdad. Om den medlemsstat som utfärdar AOC (Air Operator Certificate) inte utövar tillsyn över lufttrafikföretaget eller om dess luftfartsmyndighet inte är tydligt angiven.

– Om lufttrafikföretaget inte, direkt eller till övervägande del, är ägt och kontrolleras av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga 5 och/eller av medborgare i dessa andra stater.

(c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6 (Tillämplig lagstiftning), eller

(d) om bestämmelserna i artiklarna 13 (Luftfartssäkerhet) och 14 (Luftfartsskydd) inte upprätthålls och tillämpas.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller 1 d får parten utöva sina rättigheter enligt denna artikel först efter samråd med den andra partens behöriga myndigheter.

Artikel 4a

Investeringar

En medlemsstats eller dess medborgares majoritetsägande av eller utövande av den faktiska kontrollen över ett marockanskt lufttrafikföretag, eller Marockos eller dess medborgares majoritetsägande av eller utövande av den faktiska kontrollen över ett lufttrafikföretag från gemenskapen skall omfattas av ett förhandsbeslut fattat av den gemensamma kommitté som inrättats genom detta beslut.

I beslutet skall de villkor som är knutna till utövandet av tjänster enligt detta avtal och till tjänster mellan tredjeländer och parterna anges.

Bestämmelserna i artikel 21.9 i detta avtal skall inte vara tillämpliga på den här typen av beslut.

Artikel 5

Tillämpning av lagstiftning

1. En parts lufttrafikföretag skall vid inresa i, avresa från och under uppehållet inom den andra partens territorium iaktta de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för luftfartyg som utför internationella lufttransporter eller för drift och manövrering av luftfartyg.

2. En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning och last skall vid ankomst till, avgång från och under uppehållet inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, iaktta de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts ankomst och avgång med luftfartyg (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

Artikel 6

Konkurrens

Vid tillämpningen av det här avtalet skall bestämmelserna i kapitel II (”Konkurrensbestämmelser och andra ekonomiska bestämmelser) i avsnitt IV i associeringsavtalet gälla, utom när bestämmelserna i det här avtalet är mer utförliga.

Artikel 7

Subventioner

1. Parterna erkänner att statliga subventioner till lufttrafikföretag snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att skapa förmåner för vissa företag som tillhandahåller lufttransporttjänster, att de äventyrar avtalets grundläggande syften och att de är oförenliga med principen om ett luftrum utan gränser.

2. När det i syfte att uppnå ett legitimt mål bedöms som nödvändigt att bevilja subventioner till ett eller flera lufttrafikföretag som bedriver verksamhet inom ramen för detta avtal, skall subventionerna stå i proportion till målet, vara klara och tydliga och ha utformats så att de negativa effekterna för den andra partens lufttrafikföretag blir så små som möjligt. Den part som beviljar sådana subventioner skall omedelbart underrätta den andra parten om sin avsikt att bevilja dessa subventioner samt att de är förenliga med kriterier som föreskrivs i detta avtal.

3. Om den ena parten anser att de subventioner som beviljas av den andra parten eller, beroende på omständigheterna, av ett offentligt organ eller ett regeringsorgan i ett annat land än parterna, är oförenliga med kriterierna enligt punkt 2, kan den, i enlighet med artikel 21, begära att den gemensamma kommittén sammanträder i syfte att granska frågan och utarbeta lämpliga åtgärder om antagandena visar sig vara legitima.

4. När en tvist inte kan avgöras i den gemensamma kommittén har parterna möjlighet att tillämpa sina respektive antisubventionsåtgärder.

5. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte parternas lagar och andra författningar rörande trafik av allmänt intresse och allmän trafikplikt inom parternas respektive territorier.

Artikel 8

Kommersiella möjligheter

1. Båda parters lufttrafikföretag skall ha rätt att inrätta kontor på den andra partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

2. Båda parters lufttrafikföretag skall ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning.

3. a. Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan skall alla lufttrafikföretag ha rätt att i fråga om marktjänster på den andra partens territorium välja mellan

i) att utföra sina egna marktjänster (self-handling), eller

ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller andra marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parters lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b. För följande kategorier av marktjänster, dvs. bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgods och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgods och post mellan flygterminalen och luftfartyget, får de rättigheter som anges i led a i och ii ovan inskränkas endast om det motiveras av att utrymmes- eller kapacitetstillgången i det särskilda fallet är begränsad av hänsyn till flygplatsens säkerhet. Om sådana hänsyn utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstsleverantörerna, skall alla marktjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning. Tjänsterna skall prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

4. Båda parters lufttrafikföretag får inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsagenter eller andra ombud utsedda av lufttrafikföretaget. Lufttrafikföretagen skall ha rätt att sälja – och alla skall ha rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

5. Alla lufttrafikföretag skall ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter och överföra dem från den andra partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generellt tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring skall medges omedelbart och utan inskränkning eller beskattning till den växelkurs för löpande transfereringar som gäller den dag då företaget lämnade in den ursprungliga begäran om överföring.

6. Båda parters lufttrafikföretag skall tillåtas betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, i den andra partens territorium i lokal valuta. Båda parters lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter i den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser

7. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parters lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och code-sharing, med

a) den andra partens lufttrafikföretag, och

b) tredjelands lufttrafikföretag, och

c) mark- eller sjötransportföretag

under förutsättning att i) alla som deltar i det avtalet har rätt behörighet, och att ii) avtalet uppfyller villkoren rörande säkerhet och konkurrens som normalt tillämpas för sådana avtal. När det gäller försåld passagerartransport som omfattar code-sharing, skall köparen på försäljningsstället och under alla omständigheter före ombordstigning informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

8. a) När det gäller passagerartransporter skall mark- och sjötransportföretagen inte omfattas av de lagar och andra författningar som styr lufttransporterna enbart på grundval av att mark- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i detta företags eget namn. Mark- och sjötransportföretag skall själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som skall ingås kan mark- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

b) Båda parters lufttrafik- och fraktföretag skall vidare tillåtas att i samband med internationell lufttransport fritt, utan inskränkningar, välja land- och sjötransportsätt för godstransport till och från punkter inom Marockos eller Europeiska gemenskapens territorier eller i tredjeland, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförts till något tullförfarande. Sådant gods skall, oavsett om det fraktas till lands eller sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktaren inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Artikel 9

Tullar och avgifter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium skall luftfartyget vara befriat, vilket skall gälla ömsesidigt, från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella myndigheter eller Europeiska unionen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga ombord- och markutrustning, bränsle, smörjmedel, tekniskt förbrukningsmaterial, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande skall vara befriat från de pålagor och avgifter som anges i punkt 1, utom avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs i en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.

c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmaterial som förs in i eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktterminaler.

3. Detta avtal befriar inte bränsle som en part tillhandahåller lufttrafikföretag på dess territorium från tullar, skatter eller avgifter jämförbara med dem som avses i punkt 1. Vid ankomst till, under uppehållet och vid utresan från endera partens territorium skall dess lagar och andra författningar rörande försäljning, leverans och användning av luftfartygsbränsle iakttas av den andra partens lufttrafikföretag.

4. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 i den här artikeln ställs under vederbörliga myndigheters övervakning eller kontroll.

5. Befrielse enligt denna artikel skall också gälla när den ena partens lufttrafikföretag med ett annat lufttrafikföretag som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium ingår avtal om lån eller överföring inom den andra partens territorium av sådana artiklar som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel.

6. Ingenting i detta avtal skall hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på lufttrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

Artikel 10

Brukaravgifter

1. Ingendera parten får ålägga den andra partens lufttrafikföretag eller tillåta att dessa åläggs brukaravgifter som är högre än de som åligger partens egna lufttrafikföretag som tillhandahåller liknande internationella lufttransporttjänster.

2. Höjda eller nya avgifter bör endast följa på lämpliga samråd mellan behöriga debiterande myndigheter och båda parters lufttrafikföretag. Brukarna bör i skälig tid underrättas om varje förslag till ändring av avgifterna så att de får möjlighet att yttra sig innan ändringarnas görs. Parterna skall också uppmuntra till utbyte av sådan information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga, motiverade och proportionella i enlighet med principerna i denna artikel.

Artikel 11

Prissättning

Lufttransporttjänster som omfattas av detta avtal skall kunna prissättas fritt utan krav på godkännande, men får omfattas av krav på anmälan endast i informationssyfte. Priser som tas ut för transporter som helt genomförs inom Europeiska gemenskapen skall omfattas av Europeiska gemenskapens lagstiftning.

Artikel 12

Statistik

Vardera partens behöriga myndigheter skall på den andra partens behöriga myndigheters begäran tillhandahålla uppgifter och statistik rörande den trafik enligt avtalade tjänster från en parts territorium som utförs av lufttrafikföretag med tillstånd utfärdat av den andra parten, och de skall lämnas i den form som dessa lufttrafikföretag utarbetade och lämnade dem till sina nationella behöriga myndigheter. Eventuella ytterligare statistiska uppgifter rörande trafik som den ena partens behöriga myndigheter skulle kunna kräva av den andra partens myndigheter skall på endera partens begäran diskuteras i den gemensamma kommittén.

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 13

Flygsäkerhet

1. Parterna skall agera i enlighet med de bestämmelser i Europeiska gemenskapens lagstiftning om flygsäkerhet som anges i bilaga 6 a, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. Parterna skall se till att luftfartyg registrerade i en part som misstänks inte uppfylla internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra partens territorium, omfattas av rampinspektion utförd av nämnda andra parts behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

3. Parterna kan när som helst begära samråd rörande den andra partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

4. Ingenting i detta avtal skall hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment

   a) inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i bilaga 6 A, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

   b) ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 2 – om att ett luftfartyg eller framförandet av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i bilaga 6 A, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

   c) ger upphov till allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna enligt konventionen eller den lagstiftning som anges i bilaga 6 A, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

5. När en parts behöriga myndigheter vidtar åtgärder enligt punkt 4, skall de omedelbart underrätta den andra partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder.

6. När åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 4 inte avbryts trots att grunden för dem inte längre existerar, får endera parten hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén.

7. Vid tillämpning av denna artikel skall ”behöriga myndigheter” innebära de statliga organ som anges i bilaga 3. Alla ändringar av nationell lagstiftning med avseende på behöriga myndigheter skall av den berörda parten anmälas till den andra parten.

Artikel 14

Luftfartsskydd

1. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationella lufttrafiktjänster, bekräftar parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning (och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988 samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsparter är parter till dessa konventioner såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som båda parter omfattas av).

2. Parterna skall på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga angrepp mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, för flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. Parterna skall sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), och som utgör bilagor till Chicagokonventionen, i den mån sådana säkerhetsföreskrifter är tillämpliga på parterna. Båda parter skall ålägga dem som bedriver luftfart med luftfartyg registrerade i partens land eller med huvudkontor eller varaktig hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Parterna skall se till att verkningsfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även lastrumsbagage) och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning, samt anpassa åtgärderna om hotet ökar. Parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 3 på den andra partens begäran, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom nämnda andra parts territorium. Vardera parten skall också, om den andra parten av rimliga säkerhetsskäl så begär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, skall parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

6. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den parten begära omedelbart samråd med den andra parten.

7. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 4 (Återkallan av tillstånd), trafiktillstånd och tekniska tillstånd utfärdade för båda parters lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

8. Om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det får en part vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

9. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 7 ovan skall avbrytas så snart den andra parten rättat sig efter bestämmelserna i den här artikeln.

Artikel 15

Flygledning

1. Parterna skall agera i enlighet med de bestämmelserna i den lagstiftning som anges i bilaga 6.B, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. Parterna skall sträva efter högsta möjliga samarbetsnivå på flygledningsområdet, med sikte på att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Marocko och därmed öka de nuvarande säkerhetsnormerna och den övergripande effektivitet för de allmänna lufttrafiknormer som gäller i Europa, optimera kapaciteten och minimera förseningarna.

3. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på deras respektive territorium

   a) skall Marocko vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella trafikledningsstruktur till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt oberoende av leverantörer av lufttrafikledningstjänster, och

   b) skall Europeiska gemenskapen associera Marocko med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium omfatta Marocko i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande SESAR.

Artikel 16

Miljö

1. Parterna skall agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning som anges i bilaga 6.C, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. Ingenting i detta avtal skall hindra en parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av de internationella flygtransporter som sker enligt detta avtal, förutsatt att sådana åtgärder tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

Artikel 17

Konsumentskydd

Parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga 6 D.

Artikel 18

Datoriserade bokningssystem

Parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga 6 E.

Artikel 19

Sociala aspekter

Parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga 6 F.

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 20

Tolkning och genomförandet

1. Parterna skall vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de skall avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.

2. Varje part skall ansvar för att detta avtal genomförs på korrekt sätt på dess territorium, särskilt de förordningar och direktiv rörande lufttransporter som förtecknas i bilaga 6.

3. Varje part skall förse den andra parten med all information och assistans som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra parten utför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.

4. Närhelst parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats enligt detta avtal i frågor som är av intresse för den andra parten och som berör den andra partens myndigheter eller företag, skall den andra partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas.

Artikel 21

Den gemensamma kommittén

1. En kommitté sammansatt av företrädare för parterna (nedan kallad den gemensamma kommittén) inrättas härmed, och skall ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på rätt sätt. För detta ändamål skall gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.

2. Den gemensamma kommitténs beslut skall antas gemensamt och skall vara bindande för parterna. De skall verkställas av parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.

3. Den gemensamma kommittén skall sammanträda om och när det är nödvändigt och minst en gång om året. Vardera parten kan begära att ett möte sammankallas.

4. En part får också begära att den gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet skall hållas så snart som möjligt, dock, om inget annat avtalas, senast två månader efter det att begäran togs emot.

5. För att detta avtal skall kunna genomföras på riktigt sätt skall parterna utbyta information med varandra och, om endera parten så begär, hålla samråd i den gemensamma kommittén.

6. Den gemensamma kommittén skall anta sin egen arbetsordning.

7. Om den ena av parterna anser att ett beslut fattat av den gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra parten, får den första parten begära att frågan diskuteras i den gemensamma kommittén. Om den gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 23.

8. I alla beslut fattade av gemensamma kommittén skall datum för dess genomförande hos parterna anges tillsammans med alla övriga uppgifter som sannolikt kan vara av betydelse för ekonomiska aktörer.

9. Utan att det påverkar punkt 2 får parterna, om den gemensamma kommittén inte fattat ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet, vidta lämpliga tillfälliga åtgärder enligt artikel 23.

10. Den gemensamma kommittén skall granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag.

11. Den gemensamma kommittén skall bygga upp ett samarbete genom att

    a) främja diskussioner på expertnivå om lag- och regleringsförslag om bl.a. luftfartsskydd, säkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,

    b) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av avtalet, särskilt när det gäller sysselsättning, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,

    c) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet.

Artikel 22

Tvistlösning och skiljeförfarande

1. Båda parter får hänskjuta tvister rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal, om dessa inte kunnat lösas i enlighet med artikel 21. Vid tillämpningen av denna artikel skall det associeringsråd som inrättas inom ramen för associeringsavtalet fungera som gemensam kommitté.

2. Gemensamma kommittén kan bilägga tvisten genom ett beslut.

3. Parterna skall vidta de åtgärder som krävs för genomförandet av det beslut som avses i punkt 2.

4. Om tvisten inte kan biläggas i enlighet med punkt 2, skall den, på begäran av endera parten, hänskjutas till en förlikningsnämnd sammansatt av tre skiljemän i enlighet med följande förfarande:

a) Parterna skall utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljedomstol till vilken den andra parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet. Den tredje skiljemannen bör utses inom ytterligare sextio (60) dagar. Om någon av parterna inte utser någon skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får endera parten begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt.

b) Den tredje skiljemannen som utses enligt punkt a ovan skall vara medborgare i en tredje stat och skall fungera som skiljedomstolens ordförande.

c) Skiljedomstolen skall fastställa sina rättegångsregler.

d. Fram till dess att skiljedomstolen fattat ett beslut, skall utgifterna för skiljeförfarandet inledande delas lika mellan parterna.

5. Skiljedomstolens preliminära och slutliga beslut skall vara bindande för parterna.

6. Om en av parterna inte handlar i enlighet med ett skiljedomstolsbeslut fattat i enlighet med denna artikel inom trettio (30) dagar från anmälan av tidigare nämnda beslut, får den andra parten, så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de rättigheter eller privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljar den felande parten.

Artikel 23

Skyddsåtgärder

1. Parterna skall vidta alla allmänna eller särskilda åtgärder som krävs för fullgörandet av deras skyldigheter enligt detta avtal. De skall se till att de mål som uppställs i detta avtal uppnås.

2. Om endera parten anser att den andra parten har underlåtit att fullgöra en skyldighet enligt detta avtal får den vidta lämpliga åtgärder. Skyddsåtgärder skall med avseende på räckvidd och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Sådana åtgärder som minst stör avtalets avsedda funktion skall prioriteras.

3. En part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder skall underrätta den andra parten genom den gemensamma kommittén och skall tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

4. Parterna skall omgående inleda samråd i den gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3 d, artikel 4 d och artiklarna 13 och 14, får den berörda parten inte vidta säkerhetsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 1, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 2 har slutförts före den angivna tidsgränsens utgång.

6. Den berörda parten skall utan dröjsmål underrätta den gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

7. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel skall upphöra så snart den felande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

Artikel 24

Avtalets geografiska räckvidd

Parterna erkänner detta avtals bilaterala karaktär, men noterar att det faller inom ramen för det partnerskap inom Europa-Medelhavsområdet som avses i Barcelonadeklarationen av den 28 november 1995. Parterna förbinder sig att föra en löpande dialog i syfte att garantera avtalets överensstämmelse med Barcelonaprocessen, särskilt med avseende på möjligheten att nå inbördes enighet om att ändra det i syfte att ta hänsyn till liknande luftfartsavtal.

Artikel 25

Förhållandet till andra avtal

1. Bestämmelserna i detta avtal har företräde framför relevanta bestämmelser i andra avtal mellan Marocko och medlemsstaterna. Redan befintliga trafikrättigheter enligt dessa bilaterala avtal som inte täcks av detta avtal kan dock fortsätta att utövas, förutsatt att det inte sker någon diskriminering mellan medlemsstaterna i Europeiska gemenskapen eller deras medborgare.

2. Om parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Internationella civila luftfartsorganisationen eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, skall de samråda i den gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

3. Detta avtal skall inte påverka parternas beslut att i framtiden tillämpa rekommendationer som kan komma att utfärdas av Internationella civila luftfartsorganisationen. Parterna skall inte anföra detta avtal, eller någon del av det, som grund för att bestrida överväganden i Internationella civila luftfartsorganisationen om att tillämpa alternativa strategier i frågor som täcks av detta avtal.

Artikel 26

Ändringar

1. Om endera parten önskar ändra bestämmelserna i detta avtal skall den underrätta den gemensamma kommittén om detta. De överenskomna ändringarna av detta avtal skall träda i kraft efter det att parternas respektive interna förfaranden slutförts.

2. Den gemensamma kommittén får på begäran av endera parten och i enlighet med denna artikel besluta om ändring av bilagorna till detta avtal.

3. Detta avtal skall inte påverka parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning eller ändra befintlig lagstiftning på området lufttransporter eller ett anknutet område som anges i bilaga 6, med hänsyn tagen till principen om icke-diskriminering och i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

4. Så snart ny lagstiftning utarbetas av en av parterna, skall denna underrätta och samråda med den andra parten i så hög grad som möjligt. På begäran av endera parten kan ett inledande utbyte av åsikter äga rum i den gemensamma kommittén.

5. Så snart en part har antagit ny lagstiftning eller en ändring av sin lagstiftning på området lufttransporter eller ett anknutet område som anges i bilaga 6, skall den underrätta den andra parten senast trettio dagar efter antagandet. På begäran av någon av parterna skall den gemensamma kommittén inom sextio dagar därefter organisera ett utbyte av åsikter om vilka effekter sådan ny lagstiftning eller en sådan ändring kommer att få för detta avtals avsedda funktion.

6. Den gemensamma kommittén

   a) skall fatta beslut om att ändra bilaga 6 till detta avtal så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet,

   b) skall fatta beslut med verkan att ändringarna av lagstiftningen eller ändringen i fråga skall anses överensstämma med detta avtal, eller

   c) skall besluta om andra åtgärder som skall antas inom rimlig tid, i syfte att skydda avtalets avsedda funktion.

Artikel 27

Avtalets uppsägning och upphörande

1. Detta avtal ingås på obestämd tid.

2. Endera parten får, när som helst, skriftligen via diplomatiska kanaler tillkännage för den andra parten sitt beslut att säga upp avtalet. Ett sådant tillkännagivande skall samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet skall upphöra att gälla tolv månader efter den dag då den andra parten mottar tillkännagivandet från den andra parten, såvida inte tillkännagivandet om upphörande återkallas före utgången av denna period.

3. Detta avtal skall upphöra att gälla eller tillfälligt upphöra att gälla om associeringsavtalet upphör att gäller respektive tillfälligt upphör att gälla.

Artikel 28

Registrering hos ICAO

Detta avtal och ändringar av det skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 29

Ikraftträdande

Detta avtal skall tillämpas provisoriskt från dagen för undertecknandet och skall träda i kraft efter det att båda parter har slutfört de nationella förfaranden som erfordras för ikraftträdandet av detta avtal.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

Upprättat i _____, den _____ _____, 20__, i [två exemplar], på arabiska och _____ språken, som båda är giltiga i samma grad

PÅ KONUNGARIKET MAROCKOS VÄGNAR

PÅ EUROPEISKA GEMENSKAPENS VÄGNAR

BILAGA 1

Tjänster enligt avtal och angivna flyglinjer

1. Den här bilagan omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga 4 till det här avtalet.

2. Varje part beviljar den andra partens lufttrafikföretag rätten att bedriva lufttrafik på de flyglinjer som anges nedan:

   a) För lufttrafikföretag från Europeiska gemenskapen:

      Punkter i Europeiska gemenskapen – en eller flera punkter i Marocko – bortomliggande punkter,

   b) För lufttrafikföretag från Marocko:

      Punkter i Marocko – en eller flera punkter i Europeiska gemenskapen.

3. Lufttrafikföretag från Marocko har rätt att utöva trafikrättigheterna enligt artikel 2 i det här avtalet mellan mer än en punkt belägen på gemenskapens territorium, under förutsättning att dessa flygningar utgår från eller avslutas på marockanskt territorium.

   Lufttrafikföretag från gemenskapen har rätt att utöva trafikrättigheterna enligt artikel 2 i det här avtalet mellan Marocko och bortomliggande punkter, under förutsättning att dessa flygningar utgår från eller avslutas på gemenskapens territorium och, när det gäller passagerarflygningar, dessa punkter är belägna i länder som omfattas av EU:s grannskapspolitik.

   När det gäller flygningar till och från Marocko har lufttrafikföretag från Europeiska gemenskapen rätt att betjäna mer än en punkt på samma flyglinje (”co-terminalisation”) och utöva rätten till mellanlandningar mellan dessa punkter.

   De länder som omfattas av EU:s grannskapspolitik är Algeriet, Armenien, Palestinska myndigheten, Azerbajdzjan, Vitryssland, Egypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Moldavien, Marocko, Syrien, Tunisien och Ukraina. Punkter belägna i länder som omfattas av grannskapspolitiken kan också användas som mellanlandningspunkter.

4. På de angivna flyglinjerna får trafik bedrivas i bägge riktningar. Varje mellanlandningspunkt eller bortomliggande punkt på de angivna flyglinjerna får, när det enskilda företaget så beslutar, utgå för en del eller alla flygningar, under förutsättning att flygningen utgår från eller avslutas på marockanskt territorium, när det gäller lufttrafikföretag från Marocko, eller på territoriet för en medlemsstat i Europeiska gemenskapen, när det gäller lufttrafikföretag från Europeiska gemenskapen.

5. Varje part skall låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera parten ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, utom om det är av tekniska eller tull-, drifts- miljö- eller hälsorelaterade skäl.

6. Varje lufttrafikföretag får bedriva internationell lufttrafik utan några begränsningar i fråga om ändringar, på alla punkter på de angivna flyglinjerna, när det gäller den typ av luftfartyg som används.

7. Ett lufttrafikföretag från Marocko eller Europeiska gemenskapen får endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov använda luftfartyg som hyrts in med besättning (”wet-leasing”) från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga 5, för att utöva de rättigheter som avses i det här avtalet. En sådan inhyrning skall förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr ut luftfartyget och meddelas den andra partens behöriga myndighet.

BILAGA 2

Bilaterala avtal mellan Marocko och Europeiska gemenskapens medlemsstater

I enlighet med artikel 25 i det här avtalet skall de tillämpliga bestämmelserna i följande bilaterala luftfartsavtal mellan Marocko och medlemsstaterna ersättas av detta avtal.

– Luftfartsavtal mellan **Konungariket Belgiens regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering**, utfärdat i Rabat den 20 januari 1958.

Kompletterat genom notväxling av den 20 januari 1958.

Senast ändrat genom det samförståndsavtal som utfärdades i Rabat den 11 juni 2002.

– Luftfartsavtal mellan **Tjeckoslovakiska Socialistiska Republikens regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering,** utfärdat i Rabat den 8 maj 1961, för vilket Republiken Tjeckien har lämnat en förklaring om succession.

– Luftfartsavtal mellan **Konungariket Danmarks regering och Konungariket Marockos regering**, utfärdat i Rabat den 14 november 1977.

Kompletterat genom notväxling av den 14 november 1977.

– Luftfartsavtal mellan **Förbundsrepubliken Tyskland och Konungariket Marocko**, utfärdat i Bonn den 12 oktober 1961.

Ändrat genom det samförståndsavtal som utfärdades i Bonn den 12 december 1991.

Ändrat genom notväxling av den 9 april 1997 och den 16 februari 1998.

Senast ändrat genom det samförståndsavtal som utfärdades i Rabat den 15 juli 1998.

– Luftfartsavtal mellan **Republiken Greklands regering och Konungariket Marockos regering**, utfärdat i Aten den 6 oktober 1998.

Att läsas tillsammans med det samförståndsavtal som utfärdades i Aten den 6 oktober 1998.

– Luftfartsavtal mellan **Spaniens regering och Konungariket Marockos regering**, utfärdat i Madrid den 7 juli 1970.

Senast kompletterat genom skriftväxling av den 12 augusti 2003 och den 25 augusti 2003.

– Luftfartsavtal mellan **Republiken Frankrikes regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering**, utfärdat i Rabat den 25 oktober 1957.

Ändrat genom notväxling av den 22 mars 1961.

Ändrat genom de godkända protokoll som är daterade den 2 och 5 december 1968.

Ändrat genom samförståndsavtalet av den 17-18 maj 1976.

Ändrat genom samförståndsavtalet av den 15 mars 1977.

Senast ändrat genom samförståndsavtalet av den 22-23 mars 1984 och skriftväxling av den 14 mars 1984.

– Luftfartsavtal mellan **Republiken Italiens regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering**, utfärdat i Rom den 8 juli 1967.

Ändrat genom det samförståndsavtal som utfärdades i Rom den 13 juli 2000.

Senast ändrat genom notväxling av den 17 oktober 2001 och den 3 januari 2002.

– Luftfartsavtal mellan **Republiken Lettlands regering och Konungariket Marockos regering**, utfärdat i Warszawa den 19 maj 1999.

– Luftfartsavtal mellan **Storhertigdömet Luxemburgs regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering**, utfärdat i Bonn den 5 juli 1961.

– Luftfartsavtal mellan **Folkrepubliken Ungern och Konungariket Marocko**, utfärdat i Rabat den 21 mars 1967.

– Luftfartsavtal mellan **Republiken Maltas regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering**, utfärdat i Rabat den 26 maj 1983.

– Luftfartsavtal mellan **Hennes Majestät Drottningen av Nederländernas regering och Hans Majestät Konungen av Marockos regering**, utfärdat i Rabat den 20 maj 1959.

– Luftfartsavtal mellan **Österrikes federala regering och Konungariket Marockos regering**, utfärdat i Rabat den 27 februari 2002.

– Luftfartsavtal mellan **Folkrepubliken Polens regering och Konungariket Marockos regering**, utfärdat i Rabat den 29 november 1969.

– Luftfartsavtal mellan **Portugal och Konungariket Marockos regering**, utfärdat i Rabat den 3 april 1958.

Kompletterat genom det protokoll som utfärdades i Lissabon den 19 december 1975.

Senast kompletterat genom det protokoll som utfärdades i Lissabon den 17 november 2003.

– Avtal mellan **Konungariket Sveriges regering och Konungariket Marockos regering** om regelbundna lufttransporter, utfärdat i Rabat den 14 november 1977.

– Kompletterat genom notväxling av den 14 november 1977.

– Luftfartsavtal mellan **Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands regering och Konungariket Marockos regering**, utfärdat i London den 22 oktober 1965.

Ändrat genom notväxling av den 10 och 14 oktober 1968.

Ändrat genom det protokoll som utfärdades i London den 14 mars 1997.

Senast ändrat genom det protokoll som utfärdades i Rabat den 17 oktober 1997.

Luftfartsavtal och andra överenskommelser som har paraferats eller undertecknats mellan Konungariket Marocko och medlemsstater i Europeiska gemenskapen och som den dag då det här avtalet undertecknas ännu inte har trätt i kraft eller ännu inte tillämpas provisoriskt:

– Luftfartsavtal mellan **Konungariket Nederländernas regering och Konungariket Marockos regering** i bilaga 1 till det samförståndsavtal som utfärdades i Haag den 20 juni 2001.

BILAGA 3

Förfaranden för driftsgodkännanden och tekniska tillstånd: behöriga myndigheter

1. Europeiska gemenskapen

Tyskland

Generaldirektoratet för civil luftfart, luft- och rymdfrågor och sjöfartsfrågor

Förbundsministeriet för transport, byggande och bostadsfrågor

Österrike

Luftfartsförvaltningen

Förbundsministeriet för transport, innovation och teknik

Belgien
Generaldirektoratet för luftfart

Federala kontoret för rörlighet och transporter

Cypern

Avdelningen för civil luftfart

Ministeriet för kommunikation och infrastruktur

Danmark

Luftfartsförvaltningen

Spanien

Generaldirektoratet för civil luftfart

Ministeriet för infrastruktur och transport

Estland

Luftfartsförvaltningen

Finland

Luftfartsförvaltningen

Frankrike

Generaldirektoratet för civil luftfart (DGAC)

Grekland

Grekiska luftfartsmyndigheten

Transport- och kommunikationsministeriet

Ungern

Generaldirektoratet för civil luftfart

Ekonomi- och transportministeriet

Irland

Generaldirektoratet för civil luftfart

Avdelningen för transportfrågor

Italien

Nationella luftfartsbyrån (ENAC)

Lettland

Luftfartsförvaltningen

Transportministeriet

Litauen

Luftfartsförvaltningen

Luxemburg

Generaldirektoratet för civil luftfart

Malta

Departementet för civil luftfart

Nederländerna

Direktoratet för luftfartspolitik

Ministeriet för transport, offentliga arbeten och vattenförvaltning

Polen

Luftfartskontoret

Portugal

Nationella institutet för civil luftfart (INAC)

Ministeriet för utrustning, planering och förvaltning av territorierna

Tjeckien

Departementet för civil luftfart

Förenade kungariket

Direktoratet för luftfart

Transportministeriet (DfT)

Slovakien

Generaldirektoratet för civil luftfart

Ministeriet för transport, postväsen och telekommunikation

Slovenien

Luftfartskontoret

Transportministeriet

Sverige

Luftfartsstyrelsen

2. Konungariket Marocko

Direktoratet för civil luftfart

Ministeriet för utrustning och transport

BILAGA 4

Övergångsbestämmelser

1. Europeiska gemenskapen har ansvaret för att göra en utvärdering av den marockanska partens genomförande och tillämpning av alla de luftfartsbestämmelser i gemenskapslagstiftningen som anges i bilaga 6, och denna utvärdering skall sedan godkännas av den gemensamma kommittén. Den gemensamma kommitténs beslut i denna fråga skall antas senast två år efter avtalets ikraftträdande.

2. Till dess att det här beslutet antas skall tjänsterna enligt avtalet och de angivna flyglinjerna enligt bilaga 1 inte omfatta EG-lufttrafikföretags rätt att starta flygningar i Marocko och avsluta flygningar på bortomliggande punkter och vice versa samt marockanska lufttrafikföretags rättighet att starta flygningar på en punkt i Europeiska gemenskapen för att avsluta dem på en annan punkt i Europeiska gemenskapen och vice versa. Alla femtefrihetsrättigheter som beviljas genom ett av de bilaterala avtal mellan Marocko och Europeiska gemenskapen som finns förtecknade i bilaga 2 får dock utövas också i fortsättningen, i den mån de inte medför någon diskriminering på grundval av nationalitet.

BILAGA 5

Förteckning över andra stater som det hänvisas till i artiklarna 3 och 4 i det här avtalet

1. Republiken Island (enligt EES-avtalet)

2. Furstendömet Liechtenstein (enligt EES-avtalet)

3. Konungariket Norge (enligt EES-avtalet)

4. Schweiziska edsförbundet (enligt luftfartsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet).

BILAGA 6

Regler som är tillämpliga på den civila luftfarten

De *”tillämpliga bestämmelserna”* i följande rättsakter skall tillämpas i enlighet med avtalet om inte annat anges i den här bilagan eller i bilaga 4 om övergångsbestämmelser. Där så är nödvändigt anges de specifika ändringarna för varje rättsakt här nedan.

A. LUFTFARTSSÄKERHET

Obs: De exakta villkoren för Marockos deltagande som observatör i Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) kommer att behöva diskuteras i ett senare skede.

Nr 3922/91

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

ändrad genom

– Kommissionens förordning (EG) nr 2176/96 av den 13 november 1996 om anpassning till vetenskaplig och teknisk utveckling av rådets förordning (EEG) nr 3922/91

– Kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 av den 25 maj om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91

– Kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 av den 28 december 2000 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-10 och 12-13 med undantag för artikel 4.1 och artikel 8.2 andra meningen, bilagorna I, II och III

För tillämpningen av artikel 12 skall ”medlemsstaterna” förstås som ”EG:s medlemsstater”

Nr 94/56/EG

Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-12

Nr 1592/2002

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

ändrad genom

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1643/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

– Kommissionens förordning (EG) nr 1701/2003 av den 24 september 2003 om anpassning av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma luftfartsbestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-57, bilagorna I och II

Nr 2003/42

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-11, bilagorna I och II

Nr 1702/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-4, bilagan

Nr 2042/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-6, bilagorna I-IV

Nr 104/2004

Kommissionens förordning (EG) nr 104/2004 av den 22 januari 2004 om fastställande av bestämmelser för organisationen och sammansättningen av överklagandenämnden för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-7 och bilagan

B. FLYGLEDNINGSTJÄNST

Nr 93/65

Rådets direktiv 93/65/EEG av den 19 juli 1993 om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken

ändrat genom

– Kommissionens direktiv 97/15/EG av den 25 mars 1997 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG om definition och användning av kompatibla tekniska specifikationer vid upphandling av utrustning och system för ledning av lufttrafiken, ändrat genom Kommissionens förordning (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av direktiv 97/15/EG om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG, ändrat genom kommissionens förordning (EG) nr 980/2002 av den 4 juni 2002 om ändring av förordning (EG) nr 2082/2000 om antagande av Eurocontrol-standarder

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-9, bilagorna I och II

Hänvisningar till rådets direktiv 93/65 skall utgå från och med en 20 oktober 2005

Nr 2082/2000

Kommissionens förordning (EG) nr 2082/2000 av den 6 september 2000 om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av direktiv 97/15/EG om antagande av Eurocontrol-standarder och om ändring av rådets direktiv 93/65/EEG

ändrad genom

– Kommissionens förordning (EG) nr 980/2002 av den 4 juni 2002 om ändring av förordning (EG) nr 2082/2000 om antagande av Eurocontrol-standarder

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-3, bilagorna I-III

Nr 549/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-4, 6 och 9-14

Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om tillhandahållande av tjänster”)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-19

Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om luftrummet”),

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-11

Nr 552/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (”förordning om driftskompatibilitet”)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-12

C. MILJÖ

Nr 89/629

Rådets direktiv 89/629/EEG av den 4 december 1989 om begränsning av buller från civila jetmotordrivna underljudsflygplan

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-8

Nr 92/14

Rådets direktiv 92/14/EEG av den 2 mars 1992 om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

ändrat genom

– Rådets direktiv 98/20/EG av den 30 mars 1998 om ändring av direktiv 92/14/EEG om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

– Kommissionens direktiv 1999/28/EG av den 21 april 1999 om ändring av bilagan till direktiv 92/14/EEG om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

– Kommissionens förordning (EG) nr 991/2001 av den 21 maj 2001 om ändring av bilagan till rådets direktiv 92/14/EEG om begränsningar i utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 2 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-11 och bilagan

Nr 2002/30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-15, bilagorna I och II

Nr 2002/49

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-16, bilagorna I-IV

D. KONSUMENTSKYDD

Nr 90/314

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-10

Nr 92/59

Rådets direktiv 92/59/EEG av den 29 juni 1992 om allmän produktsäkerhet

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-19

Nr 93/13

Rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäliga villkor i konsumentavtal

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-10 och bilagan

Nr 95/46

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-34

Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor

ändrad genom

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-8

Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 (11.2.2004) om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-17

E. DATORISERADE BOKNINGSSYSTEM

Nr 2299/1989

Rådets förordning (EEG) nr 2299/1989 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem

ändrad genom

– Rådets förordning (EEG) nr 3089/93 av den 29 oktober 1993 om ändring av förordning (EEG) nr 2299/89 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem

– Rådets förordning (EG) nr 323/1999 av den 8 februari 1999 om ändring av förordning (EEG) nr 2299/89 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-22 och bilagan

F. SOCIALA ASPEKTER

Nr 1989/391

Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet

Tillämpliga bestämmelser Artiklarna 1-16 och 18-19

Nr 2003/88

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-19, 21-24 och 26-29

Nr 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA)

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-5

G. ANNAN LAGSTIFTNING

Nr 91/670

Rådets direktiv 91/670/EEG av den 16 december 1991 om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1-8 och bilagan