

EURO-MEDITERRANE  
LUCHTVAARTOVEREENKOMST  
TUSSEN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN  
HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD,  
EN HET KONINKRIJK MAROKKO, ANDERZIJD

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

IERLAND,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

DE REPUBLIEK HONGARIJE,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-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 luchtvaartstelsel te bevorderen dat gebaseerd is op eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op de markt, met zo weinig mogelijk overheidsinmenging en regelgeving;

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

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

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

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

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

DE WENS UITDRUKKEND gelijke kansen voor luchtvaartmaatschappijen te scheppen;

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

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;

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

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

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

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

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

## ARTIKEL 1

### Definities

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

- 1) "overeengekomen dienst" en "gespecificeerde route": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 en bijlage I bij deze overeenkomst;
- 2) "overeenkomst": de onderhavige overeenkomst, de bijlagen daarbij en de eventuele wijzigingen daarvan;
- 3) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregeld en niet-geregeld (charter) luchtvervoer en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten;
- 4) "Associatieovereenkomst": de Euro-mediterrane overeenkomst waarbij een associatie tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten enerzijds, en het Koninkrijk Marokko anderzijds, tot stand wordt gebracht, gedaan te Brussel op 26 februari 1996;

- 5) "communautaire exploitatievergunning": een exploitatievergunning voor in de Europese Gemeenschap gevestigde luchtvaartmaatschappijen, die overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2407/92 van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen wordt verleend en verlengd;
- 6) "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944; dit omvat:
  - a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94 bis van de overeenkomst van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Marokko als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Gemeenschap, en
  - b) alle bijlagen of wijzigingen van bijlagen die krachtens artikel 90 van de overeenkomst zijn goedgekeurd, voor zover die bijlage of wijziging op een gegeven ogenblik geldt voor zowel Marokko als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Gemeenschap;
- 7) "totale kostprijs": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die de milieukosten 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 respectieve bevoegdheden, en anderzijds Marokko;

- 9) "ingezetenen": personen of entiteiten met de Marokkaanse nationaliteit, wat de Marokkaanse partij betreft, of met de nationaliteit van een lidstaat, wat de Europese partij betreft; in het geval van een juridische entiteit moet deze permanent en daadwerkelijk worden gecontroleerd, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, door personen of entiteiten met de Marokkaanse nationaliteit, wat de Marokkaanse partij betreft, of door personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of van een van de in bijlage V vermelde derde landen, wat de Europese partij betreft;
- 10) "subsidies": alle door de overheid of door een regionale organisatie of andere publiekrechtelijke organisatie verleende financiële bijdragen waarbij:
- a) de praktijk van de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties;
  - b) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen, of deze niet int;
  - c) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten aanbiedt, behalve algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt;



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

en waarbij een voordeel wordt verleend;

- 11) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer dat plaatsvindt in het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een staat;
- 12) "prijs": de tarieven die door luchtvaartmaatschappijen of hun agenten worden toegepast voor het luchtvervoer van personen, bagage en/of vracht (behalve post), voor zover van toepassing inclusief het grondvervoer in verband met het internationale luchtvervoer, alsook de voorwaarden voor de toepassing van deze tarieven;
- 13) "gebruiksrecht": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor het verstrekken van luchthaven-, luchtvaarnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, inclusief bijbehorende diensten en faciliteiten;
- 14) "SESAR": de technische tenuitvoerlegging van het Europees gemeenschappelijk luchtruim waarbij de nieuwe generaties luchtverkeersleidingssystemen op gecoördineerde en gesynchroniseerde wijze worden onderzocht, ontwikkeld en ingezet;

- 15) "grondgebied": wat het Koninkrijk Marokko betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zeewateren die onder de soevereiniteit of rechtsbevoegdheid van Marokko vallen en, wat de Europese Gemeenschap betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zeewateren die onder het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap vallen en onderhevig zijn aan de in dat Verdrag en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden; de toepassing van deze overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar laat de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, onverlet, alsmede het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de maatregelen tot liberalisering van de luchtvaart, die op 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, aangenomen te Cordoba op 18 september 2006; en
  
- 16) "bevoegde autoriteiten": de agentschappen of publieke organisaties bedoeld in bijlage III. Elke wijziging van de nationale wetgeving betreffende het statuut van de bevoegde autoriteiten moet door de overeenkomstsluitende partij worden bekendgemaakt aan de andere overeenkomstsluitende partij.

## TITEL I

### ECONOMISCHE BEPALINGEN

#### ARTIKEL 2

##### Verkeersrechten

1. Tenzij anders bepaald in bijlage I verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van het internationale luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
  - a) het recht het grondgebied te overvliegen zonder te landen;
  - b) het recht op het grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);
  - c) bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op het grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer; en
  - 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, voor zover:

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Marokko:
  - de luchtvaartmaatschappij haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel in Marokko heeft, en haar vergunning en alle bijbehorende documenten overeenkomstig de wetgeving van het Koninkrijk Marokko heeft verkregen;
  - Marokko er daadwerkelijk op toeziet en afdwingt dat de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; en

- de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, eigendom is en blijft van Marokko en/of ingezetenen van Marokko, en Marokko en/of ingezetenen van Marokko daadwerkelijk toezicht uitoefenen op de luchtvaartmaatschappij, of de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, eigendom is en blijft van de lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten, en de lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten daadwerkelijk toezicht uitoefenen op de luchtvaartmaatschappij;
- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Gemeenschap:
- de luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap heeft, en een communautaire exploitatievergunning heeft verkregen; en
  - de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate daadwerkelijk regelgevend toezicht uitoefent op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is geïdentificeerd;
  - de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, eigendom is en blijft van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage V vermelde landen en/of onderdanen van die landen;
- c) de luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de wet- en regelgevende voorwaarden die door de partij die de aanvraag of aanvragen behandelt normaal worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer; en

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

## ARTIKEL 4

### Intrekking van vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen intrekken, opschorten en beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken wanneer:
  - a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Marokko:
    - de luchtvaartmaatschappij haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel niet in Marokko heeft, en haar licentie en alle bijbehorende documenten niet overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van het Koninkrijk Marokko heeft verkregen;
    - Marokko er niet daadwerkelijk op toeziet en niet afdwingt dat de luchtvaartmaatschappij de regelgeving naleeft; of
    - de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsbelang eigendom is van en daadwerkelijk wordt gecontroleerd door Marokko en/of ingezetenen van Marokko of door lidstaten en/of ingezetenen van lidstaten;

- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Gemeenschap:
- de luchtvaartmaatschappij, overeenkomstig het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, haar hoofdkantoor en, eventueel, maatschappelijke zetel niet op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap heeft, of geen communautaire exploitatievergunning heeft gekregen;
  - de lidstaat van de Europese Gemeenschap die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate niet daadwerkelijk regelgevend toezicht uitoefent op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
  - de luchtvaartmaatschappij geen eigendom is van en niet, rechtstreeks of door een meerderheidsbelang, daadwerkelijk wordt gecontroleerd door lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage V vermelde landen en/of onderdanen van die landen;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 5 (Toepasselijke wetgeving) van deze overeenkomst vermelde wetten en regels; of
- d) de voorschriften van artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) niet worden gehandhaafd en opgelegd.
2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder c), of onder d), te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij.

## ARTIKEL 5

### Investing

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

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

## ARTIKEL 6

### Toepassing van de wetgevingen

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



## ARTIKEL 7

### Mededinging

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

## ARTIKEL 8

### Subsidies

1. De partijen erkennen dat overheidssubsidies aan luchtvaartmaatschappijen de mededinging verstoren of dreigen te verstoren doordat bepaalde ondernemingen bevoordeeld worden bij het verlenen van 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 van een zodanige opzet zijn dat de negatieve impact op de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij zoveel mogelijk wordt beperkt. De subsidiërende partij stelt de andere partij onmiddellijk in kennis van zijn voornemen dergelijke subsidies te verlenen en toont aan dat de subsidies voldoen aan de in deze overeenkomst vastgestelde criteria.

3. Als een partij van mening is dat een subsidie die verleend is door de andere partij of door een overheidsorgaan van een land dat geen partij is bij de overeenkomst, niet voldoet aan de in punt 2 vastgestelde criteria, kan zij het bij artikel 22 opgerichte gemengd comité verzoeken deze kwestie te bestuderen en, indien de bezorgdheid gegrond blijkt te zijn, passende maatregelen te ontwikkelen.
4. Als een geschil niet door het gemengd comité kan worden opgelost, kunnen de partijen nog steeds gebruik maken van de mogelijkheid hun respectievelijke anti-subsidiemaatregelen toe te passen.
5. De bepalingen van dit artikel laten de wetten en regels van de partijen met betrekking tot essentiële luchtdiensten en verplichtingen van openbare dienstverlening op het grondgebied van de partijen onverlet.

## ARTIKEL 9

### Commerciële bepalingen

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij met het oog op de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten.
2. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht leidinggevend, 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, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.
- b) Voor bepaalde categorieën grondafhandelingsdiensten, namelijk bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, vracht- en postafhandeling, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, mogen de in punt a), onder i) en ii), vermelde rechten alleen worden beperkt overeenkomstig de op het grondgebied van de andere partij toepasselijke wet- en regelgeving. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en adequate basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; in dat geval mag de prijs van deze diensten niet hoger liggen dan hun totale kostprijs, inclusief een redelijk rendement van de activa, na afschrijvingen.
4. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.

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

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

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

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

voor zover i) alle deelnemers aan dergelijke samenwerkingsvormen over de passende bevoegdheid beschikken en ii) de samenwerking voldoet aan de normaal voor dergelijke vormen van samenwerking geldende voorschriften inzake veiligheid en mededinging. Wanneer passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet op het verkooppunt of in elk geval alvorens aan boord te gaan aan de koper worden 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, voor zover van toepassing, vracht onder contract vervoeren overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels. Of dergelijke vracht nu over land of door de lucht wordt vervoerd, hij moet steeds toegang hebben tot de douanebehandeling en –faciliteiten. Luchtvaartmaatschappijen kunnen 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, op voorwaarde dat de expediteurs juiste feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

## ARTIKEL 10

### Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbepalingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten die a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Gemeenschap en b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, voor zover die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.
2. Eveneens worden vrijgesteld van de in punt 1 van dit artikel bedoelde taksen, heffingen, belastingen, vergoedingen en rechten, met uitzondering van rechten die gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende dienst:
  - a) boordproviand die, binnen redelijke grenzen, op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze boordproviand wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de partij waar de proviand aan boord is genomen;

- b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
- c) smeermiddelen en technische verbruiksgoederen die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht of worden geleverd voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze artikelen wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de partij waar ze aan boord zijn genomen; en
- d) drukwerk, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit drukwerk wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het grondgebied van de partij waar het aan boord is genomen;
- e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.

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

4. Het is mogelijk dat van de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en goederen vereist wordt dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven.
5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.
6. Niets in deze overeenkomst belet een partij om taksen, heffingen, rechten, vergoedingen of belastingen te heffen op goederen die worden verkocht voor andere doelen dan consumptie door passagiers tijdens een gedeelte van een luchtdienst tussen twee punten op zijn grondgebied, voor zover het toegestaan is op deze punten in- of uit te stappen.

## ARTIKEL 11

### Gebruikersheffingen

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



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

## ARTIKEL 12

### Prijsbepaling

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

## ARTIKEL 13

### Statistieken

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

## TITEL II

### SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN REGELGEVING

## ARTIKEL 14

### Veiligheid van de luchtvaart

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

2. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van het niet naleven van de bij deze overeenkomst vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.
3. Een partij kan op elk ogenblik vragen de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen in te zien.
4. Deze overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om alle passende en dringende maatregelen te nemen wanneer zij vaststellen dat een luchtvaartuig, product of werkwijze mogelijkwijs:
  - a) niet voldoet aan de overeenkomstig de overeenkomst of de in bijlage VI.A gespecificeerde wetgeving, of
  - b) na een in lid 2 bedoelde inspectie aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet voldoet aan de overeenkomstig de overeenkomst of de in bijlage VI A gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen, of
  - c) aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat de overeenkomstig de overeenkomst of de in bijlage VI A gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.
5. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 4 stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen van die maatregelen.

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

## ARTIKEL 15

### Beveiliging van de luchtvaart

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

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

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

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

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

6. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.
7. Onverminderd artikel 4 (Intrekking van vergunningen) van deze overeenkomst wordt de exploitatievergunning of de technische vergunning van de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen ingehouden, ingetrokken, beperkt of afhankelijk gesteld van voorwaarden wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt bereikt.
8. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van de vijftien (15) dagen.
9. De overeenkomstig lid 7 genomen maatregelen worden beëindigd stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft.

## ARTIKEL 16

### Luchtverkeersbeheer

1. De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage VI B gespecificeerde wetgeving, waarbij zij de onderstaande voorwaarden dienen na te leven.
2. De partijen verbinden zich ertoe de hoogst mogelijke graad van samenwerking tot stand te brengen op het gebied van luchtverkeersbeheer, teneinde het Europees gemeenschappelijk lucht-ruim uit te breiden tot Marokko, de huidige veiligheidsnormen en de algemene doeltreffendheid van de luchtverkeersnormen in Europa te verbeteren, de capaciteit optimaal te benutten en vertragingen tot een minimum te beperken.

3. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectievelijke grondgebied te vergemakkelijken:
- a) zal Marokko de nodige maatregelen nemen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door gepaste nationale toezichtsorganen op te richten waarvan de werkzaamheden onafhankelijk zijn van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten; en
  - b) zal de Europese Gemeenschap Marokko betrekken bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door Marokko in een vroeg stadium te betrekken bij de inspanningen om functionele luchtruimblokken vast te stellen en door passende coördinatie inzake SESAR.

## ARTIKEL 17

### Milieu

1. De partijen handelen overeenkomstig de in bijlage VI C gespecificeerde Gemeenschaps-wetgeving inzake luchtvervoer .
2. Deze overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij alle passende maatregelen te nemen om te voorkomen dat het krachtens deze overeenkomst uitgevoerde internationale luchtvervoer een effect heeft op het milieu of om het eventuele milieueffect te beperken, voor zover dergelijke maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

## ARTIKEL 18

### Consumentenbescherming

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

## ARTIKEL 19

### Geautomatiseerde boekingsystemen

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

## ARTIKEL 20

### Sociale aspecten

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



## TITEL III

### INSTITUTIONELE BEPALINGEN

#### ARTIKEL 21

##### Uitlegging en handhaving

1. De partijen treffen alle passende algemene of specifieke maatregelen om de naleving van de uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze overeenkomst in gevaar kunnen brengen.
2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze overeenkomst en met name van de in bijlage VI opgesomde verordeningen en richtlijnen inzake luchtvervoer.
3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken die door de andere partij worden verricht in het kader van haar in deze overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.
4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hen krachtens deze overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van belang zijn voor de andere partij en de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

## ARTIKEL 22

### Het gemengd comité

1. Hierbij wordt een comité van vertegenwoordigers van de partijen (hierna het "gemengd comité" genoemd) ingesteld, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Hiertoe doet het aanbevelingen en neemt het besluiten in de gevallen waarin deze overeenkomst voorziet.
2. Alle beslissingen van het gemengd comité worden samen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun eigen regels ten uitvoer gelegd.
3. Het gemengd comité komt bijeen voor zover dit nodig is, doch ten minste eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.
4. Een partij kan ook om een vergadering van het gemengd comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij anders is overeengekomen.
5. Met het oog op de correcte uitvoering van deze overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het gemengd comité.
6. Het gemengd comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.

7. Als een van de partijen van mening is dat een besluit van het gemengd comité niet goed is toegepast door de andere partij, kan de eerste partij vragen dat de kwestie in het gemengd comité wordt besproken. Als het gemengd comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, kan de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 nemen.
8. In de besluiten van het gemengd comité moet melding worden gemaakt van de datum van tenuitvoerlegging door de partijen en van alle andere informatie die de economische exploitanten kan aanbelangen.
9. Onverminderd lid 2 kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 nemen als het gemengd comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.
10. Het gemengd comité onderzoekt vraagstukken met betrekking tot bilaterale investeringen of meerderheidsbelangen of wijzigingen in de daadwerkelijke controle van luchtvaartmaatschappijen van de partijen.
11. Het gemengd comité brengt ook samenwerking tot stand door:
  - a) de uitwisseling op deskundigenniveau van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, onder meer op het vlak van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots) en consumentenbescherming;
  - b) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van de overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;

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

## ARTIKEL 23

### Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Elke partij kan geschillen met betrekking tot de toepassing of uitlegging van deze overeenkomst die niet overeenkomstig artikel 22 zijn opgelost, voorleggen aan het gemengd comité. Met het oog op de toepassing van dit artikel treedt de bij de associatieovereenkomst opgerichte associatieraad op als gemengd comité.
2. Het gemengd comité kan het geschil middels een besluit beslechten.
3. De partijen stellen de maatregelen vast die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van het in lid 2 bedoelde besluit.
4. Als het geschil niet overeenkomstig lid 2 kan worden beslecht, wordt het, op verzoek van een van de partijen, voorgelegd aan een arbitragecommissie van drie arbiters, overeenkomstig de hierna vastgestelde procedure:
  - a) uiterlijk zestig (60) dagen nadat het arbitragehof het door de andere partij via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage heeft ontvangen, stelt elke partij een arbiter aan; de derde arbiter wordt door de twee voornoemde arbiters aangesteld binnen een aanvullende termijn van zestig (60) dagen. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een arbiter heeft aangesteld, of als de derde arbiter niet binnen de overeengekomen termijn wordt aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een arbiter of arbiters aan te stellen;

- b) de derde arbiter die overeenkomstig de voorschriften onder a) wordt aangesteld, moet een onderdaan van een derde land zijn en vervult de functie van voorzitter van het arbitragehof;
  - c) het arbitragehof stelt zijn reglement van orde vast; en
  - d) behoudens de definitieve beslissing van het arbitragehof, worden de oorspronkelijke arbitrage-uitgaven evenredig gedeeld door de partijen.
5. De voorlopige of definitieve beslissing van het arbitragehof is bindend voor de partijen.
6. Als een van de partijen niet binnen dertig (30) dagen na de bekendmaking van de beslissing van het arbitragehof aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij aan de beslissing voldoet.

## ARTIKEL 24

### Vrijwaringsmaatregelen

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

2. Indien een van beide partijen van mening is dat de andere partij een verplichting krachtens de overeenkomst niet is nagekomen, kan zij passende maatregelen treffen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen wordt beperkt tot wat strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.
3. Als een partij overweegt vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daar onmiddellijk van in kennis via het gemengd comité en verstrekt zij alle relevante informatie.
4. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het gemengd comité om een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.
5. Behoudens artikel 3, onder d), artikel 4, onder d), en de artikelen 14 en 15, mag de betrokken overeenkomstsluitende partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen binnen een maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3, tenzij de overlegprocedure overeenkomstig lid 4 vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.
6. De betrokken partij stelt het gemengd comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.
7. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze overeenkomst.

## ARTIKEL 25

### Geografische uitbreiding van de overeenkomst

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

## ARTIKEL 26

### Verhouding ten opzichte van andere overeenkomsten

1. De bepalingen van deze overeenkomst vervangen de relevante bepalingen van de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten. Het is echter toegestaan bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige overeenkomst vallen, te blijven uitoefenen voor zover dit niet leidt tot discriminatie tussen de lidstaten van de Europese Gemeenschap en hun ingezetenen.
2. Als de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of een besluit bekrachtigen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere internationale organisatie waarin kwesties aan bod komen die onder deze overeenkomst vallen, plegen zij in het gemengd comité overleg om te bepalen of deze overeenkomst moet worden herzien teneinde rekening te houden met deze ontwikkelingen.

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

## ARTIKEL 27

### Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze overeenkomst wenst te herzien, moet ze het gemengd comité daarvan in kennis stellen. Overeengekomen wijzigingen van deze overeenkomst worden van kracht na voltooiing van de respectieve interne procedures.
2. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen.
3. Deze overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een verwant, in bijlage VI vermeld gebied aan te nemen of bestaande wetgeving te wijzigen, mits zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze overeenkomst in acht nemen.
4. Als een van de partijen nieuwe wetgeving opstelt, stelt zij de andere partij daarvan zo snel mogelijk in kennis en pleegt zij overleg met de andere partij. Op verzoek van een van de partijen kan er in het gemengd comité een inleidende gedachtewisseling plaatsvinden.



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

6. Het gemengd comité:

- a) neemt een besluit tot herziening van bijlage VI van deze overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;
- b) neemt een besluit waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie worden beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze overeenkomst; of
- c) beslist over andere maatregelen, die binnen een redelijke termijn moeten worden vastgesteld, om de goede werking van deze overeenkomst te waarborgen.

## ARTIKEL 28

### Beëindiging

1. De overeenkomst wordt voor onbepaalde tijd gesloten.

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

## ARTIKEL 29

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

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

## ARTIKEL 30

### Inwerkingtreding

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

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

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

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

**BIJLAGE I**

## OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES

1. De overgangsbepalingen van bijlage IV bij deze overeenkomst zijn van toepassing op deze bijlage.
2. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:

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

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

- b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Marokko:

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

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

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

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

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

4. De gespecificeerde routes mogen in de twee richtingen worden geëxploiteerd. Een exploitant mag tussenliggende of verder gelegen punten op de gespecificeerde routes overslaan voor sommige of alle vluchten, mits de vluchten vertrekken of eindigen op het grondgebied van Marokko voor Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen of op het grondgebied van een lidstaat van de Europese Gemeenschap voor luchtvaartmaatschappijen van de Europese Gemeenschap.
5. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte typen luchtvaartuigen, behalve om technische, operationele, douane-, milieu- of gezondheidsredenen.
6. De luchtvaartmaatschappijen mogen het type luchtvaartuig dat ze gebruiken voor de exploitatie van internationaal vervoer onbeperkt wijzigen op alle punten van de gespecificeerde routes.

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

**BIJLAGE II**

BILATERALE OVEREENKOMSTEN  
TUSSEN MAROKKO  
EN LIDSTATEN VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

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

- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk België en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rabat op 20 januari 1958; aangevuld door de uitwisseling van nota's van 20 januari 1958; laatstelijk gewijzigd bij de gemeenschappelijke intentieverklaring, gedaan te Rabat op 11 juni 2002;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Socialistische Republiek Tsjecho-Slowakije en Marokko, gedaan te Rabat op 8 mei 1961, later overgenomen door de Tsjechische Republiek;
- Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk Denemarken en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 14 november 1977; aangevuld door de uitwisseling van nota's van 14 november 1977;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Koninkrijk Marokko, gedaan te Bonn op 12 oktober 1961;

- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Helleense Republiek en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 10 mei 1999;  
te lezen in samenhang met de gemeenschappelijke intentieverklaring, gedaan te Athene op 6 oktober 1998;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van Spanje en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Madrid op 7 juli 1970;  
laatstelijk aangevuld door de briefwisseling van 12 augustus 2003 en 25 augustus 2003;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Franse Republiek en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rabat op 25 oktober 1957;  
gewijzigd bij de briefwisseling van 22 maart 1961;  
gewijzigd bij de overeengekomen notulen van 2 en 5 december 1968;  
gewijzigd bij het Memorandum van overleg van 17-18 mei 1976;  
gewijzigd bij het Memorandum van overleg van 15 maart 1977;  
laatstelijk gewijzigd bij het Memorandum van overleg van 22-23 maart 1984 en de briefwisseling van 14 maart 1984;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Republiek Italië en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rome op 8 juli 1967;  
gewijzigd bij de gemeenschappelijke intentieverklaring, gedaan te Rome op 13 juli 2000;  
laatstelijk gewijzigd bij de uitwisseling van nota's van 17 oktober 2001 en 3 januari 2002;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Republiek Letland en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Warschau op 19 mei 1999;



- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Groothertogdom Luxemburg en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Bonn op 5 juli 1961;
- Overeenkomst voor luchtvervoer tussen de Volksrepubliek Hongarije en het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 21 maart 1967;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Republiek Malta en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rabat op 26 mei 1983;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van Hare Majesteit de Koningin der Nederlanden en de regering van Zijne Majesteit de Koning van Marokko, gedaan te Rabat op 20 mei 1959;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Bondsrepubliek Oostenrijk en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 27 februari 2002;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van de Volksrepubliek Polen en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 29 november 1969;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen Portugal en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 3 april 1958;  
aangevuld door de notulen, gedaan te Lissabon op 19 december 1975;  
laatstelijk aangevuld door de notulen, gedaan te Lissabon op 17 november 2003;
- Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de regering van het Koninkrijk Zweden en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Rabat op 14 november 1977;  
aangevuld door de uitwisseling van nota's van 14 november 1977;

- Overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en de regering van het Koninkrijk Marokko, gedaan te Londen op 22 oktober 1965;  
gewijzigd bij de uitwisseling van nota's van 10 en 14 oktober 1968;  
gewijzigd bij de notulen, gedaan te Londen op 14 maart 1997;  
laatstelijk gewijzigd bij de notulen, gedaan te Rabat op 17 oktober 1997;
  
  - Geparafeerde of ondertekende overeenkomsten inzake luchtdiensten en andere regelingen tussen het Koninkrijk Marokko en lidstaten van de Europese Gemeenschap die, op de datum van ondertekening van onderhavige overeenkomst, nog niet van kracht zijn en niet voorlopig worden toegepast;
  
  - Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van het Koninkrijk Marokko, bijgevoegd als bijlage I bij de gemeenschappelijke intentieverklaring die op 20 juni 2001 te Den Haag is opgesteld.
-

**BIJLAGE III****PROCEDURES VOOR EXPLOITATIEVERGUNNINGEN EN TECHNISCHE  
VERGUNNINGEN: BEVOEGDE AUTORITEITEN****1. De Europese Gemeenschap**

Duitsland:

Federale Dienst Burgerluchtvaart (LBA)

Ministerie van Verkeer, Bouwbeleid en Stedelijke Ontwikkeling

Oostenrijk:

Burgerluchtvaartautoriteit

Ministerie van verkeer, Innovatie en Technologie

België:

Directoraat-generaal luchtvervoer

Federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer

Cyprus:

Departement burgerluchtvaart

Ministerie van Communicatie en Openbare Werken

Denemarken:

Burgerluchtvaartadministratie

Spanje:

Directoraat-generaal burgerluchtvaart  
Ministerie van Infrastructuur en Vervoer

Estland:

Burgerluchtvaartadministratie

Finland:

Burgerluchtvaartautoriteit

Frankrijk:

Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (DGAC)

Griekenland:

Griekse burgerluchtvaartautoriteit  
Ministerie van Verkeer

Hongarije:

Directoraat-generaal voor burgerluchtvaart  
Ministerie van Economische Zaken en Verkeer

Ierland:

Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart  
Departement verkeer

Italië:

Nationaal agentschap voor de burgerluchtvaart (ENAC)

Letland:

Burgerluchtvaartadministratie

Ministerie van Verkeer

Litouwen:

Burgerluchtvaartadministratie

Luxemburg:

Directoraat voor de burgerluchtvaart

Malta:

Departement burgerluchtvaart

Nederland:

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

Inspectie Verkeer en Waterstaat

Polen:

Burgerluchtvaartadministratie

Portugal:

Nationaal instituut van de burgerluchtvaart (INAC)

Ministerie van Infrastructuur, Planning en Landsbestuur

Tsjechië:

Departement burgerluchtvaart

Ministerie van Verkeer

Burgerluchtvaartautoriteit

Verenigd Koninkrijk:

Directoraat luchtvaart

Departement verkeer (Dft)

De Slowaakse Republiek:

Departement burgerluchtvaart

Ministerie van Vervoer, Post en Telecommunicatie

Slovenië:

Directoraat burgerluchtvaart

Ministerie van Vervoer

Zweden:

Burgerluchtvaartautoriteit

2. Koninkrijk Marokko

Burgerluchtvaartadministratie

Ministerie van Infrastructuur en Verkeer

---

**BIJLAGE IV**

## OVERGANGSBEPALINGEN

1. De tenuitvoerlegging en toepassing door Marokko van alle in bijlage 6 vermelde bepalingen van de Gemeenschapswetgeving in verband met luchtvervoer wordt geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de Europese Gemeenschap en dient te worden gevalideerd door het gemengd comité. Het besluit van het gemengd comité moet uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de overeenkomst worden aangenomen.
  2. Zolang het besluit niet is goedgekeurd, hebben luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap uit hoofde van de in bijlage I overeengekomen diensten en gespecificeerde routes niet het recht om verkeer in te schepen in Marokko en te ontschepen op verder gelegen punten en vice versa, en hebben Marokkaanse luchtvaartmaatschappijen niet het recht om verkeer in te schepen op een punt in de Europese Gemeenschap en te ontschepen op een ander punt in de Europese Gemeenschap en vice versa. Alle verkeersrechten van de vijfde vrijheid die uit hoofde van de in bijlage II vermelde bilaterale overeenkomsten tussen Marokko en de lidstaten van de Europese Gemeenschappen zijn verleend, mogen verder worden uitgeoefend zolang geen onderscheid wordt gemaakt op basis van nationaliteit.
-

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

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



**BIJLAGE VI****OP DE BURGERLUCHTVAART TOEPASSELIJKE REGELS**

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

**A. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART**

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

Nr. 3922/91

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

zoals gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 2176/96 van de Commissie van 13 november 1996 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang
- Verordening (EG) nr. 1069/1999 van de Commissie van 25 mei 1999 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang
- Verordening (EG) nr. 2871/2000 van de Commissie van 28 december 2000 houdende aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad

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

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

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

Nr. 94/56/EG

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 12

Nr. 1592/2002

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

- Verordening (EG) nr. 1643/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1592/2002
- Verordening (EG) nr. 1701/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot aanpassing van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 1592/2002

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

Nr. 2003/42

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

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

Nr. 1702/2003

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

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

Nr. 2042/2003

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

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

Nr. 104/2004

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

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

## B. LUCHTVERKEERSBEHEER

Nr. 93/65

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

als gewijzigd bij:

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

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

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

Nr. 2082/2000

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

als gewijzigd bij:

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

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

Nr. 549/2004

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

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

Nr. 550/2004

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 19

Nr. 551/2004

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 11

Nr. 552/2004

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 12

## C. MILIEUBESCHERMING

Nr. 89/629

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 8

Nr. 92/14

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

zoals gewijzigd bij:

- Richtlijn 98/20/EG van de Raad van 30 maart 1998 tot wijziging van Richtlijn 92/14/EEG
- Richtlijn 1999/28/EG van de Commissie van 21 april 1999 tot wijziging van de bijlage bij Richtlijn 92/14/EEG van de Raad
- Verordening (EG) nr. 991/2001 van de Commissie van 21 mei 2001 houdende wijziging van de bijlage bij Richtlijn 92/14/EEG van de Raad

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

Nr. 2002/30

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

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

Nr. 2002/49

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

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

#### D. CONSUMENTENBESCHERMING

Nr. 90/314

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 10

Nr. 92/59

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 19

Nr. 93/13

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

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

Nr. 95/46

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 34

Nr. 2027/97

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

zoals gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad
- Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 8

Nr. 261/2004

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 17

## E. GEAUTOMATISEERDE BOEKINGSSYSTEMEN

Nr. 2299/1989

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

zoals gewijzigd bij:

- Verordening (EEG) nr. 3089/93 van de Raad van 29 oktober 1993 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89
- Verordening (EG) nr. 323/1999 van de Raad van 8 februari 1999 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2299/89

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



## F. SOCIALE ASPECTEN

Nr. 1989/391

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

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

Nr. 2003/88

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

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

Nr. 2000/79

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

Toepasselijke bepalingen: de artikelen 1 tot en met 5

## G. OVERIGE WETGEVING

Nr. 91/670

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

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

