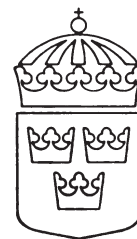


# Sveriges internationella överenskommelser

ISSN 1102-3716

*Utgiven av Utrikesdepartementet*



**SÖ 2007: 23**

**Nr 23**

**Europa-Medelhavsavtal om luftfart mellan Europeiska  
gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och  
Konungariket Marocko, å andra sidan  
Bryssel den 12 december 2006**

Regeringen beslutade den 23 november 2006 att underteckna och godkänna avtalet. Den 24 januari 2007 underrättades generalsekreteraren i Europeiska unionens råd om det svenska godkännandet. Avtalet har inte trätt i kraft.

SÖ 2007: 23

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,  
MALTA,  
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,  
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,  
REPUBLIKEN POLEN,  
REPUBLIKEN PORTUGAL,  
REPUBLIKEN SLOVENIEN,  
REPUBLIKEN SLOVAKIEN,  
REPUBLIKEN FINLAND,  
KONUNGARIKET SVERIGE,  
FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRIANNIEN OCH NORDIR-  
LAND,

avtalsslutande parter i 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 resande och speditörer 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 skydd och säkerhet för de internationella lufttransporterna och som upprepar sin djupa oro över sådana handlingar och hot som riktar sig mot luftfartygens säkerhet och som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

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

SOM AVSER att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga luftfartsavtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för båda avtalslutande parter konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkningsgrupper,

SOM BEAKTAR att ett avtal mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Marocko, å andra sidan, kan fungera som exempel för luftfartsförbindelser i Europa–Medelhavsområdet, i syfte att fullt ut föra fram de fördelar som liberaliseringen i denna viktiga sektor av ekonomin medför,

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

HAR ENATS 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 I till detta avtal.

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

3) *lufttransport*: befordran, mot ersättning, 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, antaget 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

## SÖ 2007: 23

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 de bilagor eller ändringar i bilagor 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 i Europeiska gemenskapen 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) *avtalslutande 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 fysiska eller juridiska personer med marockansk nationalitet för den marockanska parten, eller med en medlemsstats nationalitet för den europeiska parten, i den utsträckning som de, när det gäller juridiska personer, står under effektiv kontroll, direkt eller genom majoritetsägande, av fysiska eller juridiska personer med marockansk nationalitet för den marockanska parten, eller fysiska eller juridiska personer med en medlemsstats eller ett i bilaga V angivet tredjelands nationalitet för den europeiska parten.

10) *subventioner*: alla finansiella bidrag som beviljas av myndigheter eller en regional organisation eller annan offentlig organisation, dvs. när

a) ett statligt förfarande eller ett förfarande som tillämpas av ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ 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 ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ inte drivs in eller efterskänks,

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

d) staten eller ett regionalt organ eller ett annat offentligt organ gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c 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 och/eller annan last än post, i förekommande fall inbegripet land- eller sjötransport i samband med internationell lufttransport, och de villkor på vilka de tillämpas.

13) *användaravgift*: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö,

flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

14) *Sesar*: det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad, synkroniserad forskning, utveckling och spridning av nya generationer system för flygledningstjänst.

15) *territorium*: i fråga om Marocko avser territorium Marockos landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav under landets överhöghet eller jurisdiktion; i fråga om Europeiska gemenskapen avser territorium landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, enligt de villkor som fastställs i det fördraget eller i eventuella efterföljande instrument. Detta avtals tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller tvisten om suveränitet över det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsliberaliseringsbestämmelser som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba den 18 september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats.

16) *behöriga myndigheter*: de offentliga organ som anges i bilaga III. Alla ändringar av nationell lagstiftning med avseende på behöriga myndigheters ställning skall av den berörda parten anmälas till den andra avtalslutande parten.

## AVDELNING I EKONOMISKA BESTÄMMELSER

### Artikel 2

#### *Trafikrättigheter*

1. Utom om annat föreskrivs i bilaga I skall vardera avtalslutande part bevilja den andra avtalslutande 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 eller för att ta ombord eller lasta av 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) marockanska lufttrafikföretag att inom en medlemsstat i Europeiska gemenskapen ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom den medlemsstatens territorium,
- b) EG-lufttrafikföretag att inom Marockos territorium ta ombord passagerare, bagage, last och/eller post mot ersättning med destination till en annan punkt inom Marockos territorium.

## SÖ 2007: 23

### Artikel 3

#### *Tillstånd*

Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i 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 marockanska lufttrafikföretag:

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

– Myndighetstillsynen av lufttrafikföretaget skall utövas och upprätthållas av Marocko.

– Lufttrafikföretaget skall, direkt eller genom majoritetsägande, vara ägt och även fortsättningsvis ägas av Marocko och/eller av marockanska medborgare och skall alltid effektivt kontrolleras av Marocko och/eller av marockanska medborgare, eller skall, direkt eller genom majoritetsägande, vara ägt och även fortsättningsvis ägas av medlemsstaterna och/eller medborgare i medlemsstaterna, och skall alltid effektivt 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 drifttillstånd (AOC) skall utöva och upprätthålla effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget och dess luftfartsmyndighet skall vara tydligt angiven.

– Lufttrafikföretaget skall, direkt eller genom majoritetsägande, vara ägt och även fortsättningsvis ägas av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga V 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 behöriga myndighet som prövar ansökningsen normalt tillämpar på internationell lufttransport.

d) Bestämmelserna i artiklarna 14 (Flygsäkerhet) och 15 (Luftfartsskydd) skall upprätthållas och tillämpas.

### Artikel 4

#### *Återkallande av tillstånd*

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

a) I fråga om marockanska lufttrafikföretag:

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

Marockos lagstiftning.

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

– Om lufttrafikföretaget inte, direkt eller genom majoritetsägande, ägs och effektivt 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 drifttillstånd (AOC) inte utövar och upprätthåller effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget eller om dess luftfartsmyndighet inte är tydligt angiven.

– Om lufttrafikföretaget inte, direkt eller genom majoritetsägande, ägs och effektivt kontrolleras av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga V och/eller av medborgare i dessa andra stater.

c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 6 (Tillämpning av lagar och andra författningar).

d) Om bestämmelserna i artiklarna 13 (Flygsäkerhet) och 14 (Luftfartsskydd) inte upprätthålls och tillämpas.

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

## Artikel 5

### *Investeringar*

En medlemsstat eller dess medborgares majoritetsägande av eller utövande av den effektiva kontrollen över ett marockanskt lufttrafikföretag, eller Marockos eller dess medborgares majoritetsägande av eller utövande av den effektiva kontrollen över ett EG-lufttrafikföretag skall avgöras genom ett förhandsbeslut av den gemensamma kommitté som inrättas genom detta avtal.

I beslutet skall de villkor som är knutna till utövandet av tjänster enligt detta avtal och till tjänster mellan tredjeländer och de avtalsslutande parterna anges. Bestämmelserna i artikel 22.9 i detta avtal skall inte vara tillämpliga på denna typ av beslut.

## Artikel 6

### *Tillämpning av lagar och andra författningar*

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

2. När en avtalsslutande parts lufttrafikföretag anländer till, avgår från

## SÖ 2007: 23

och uppehåller sig inom den andra avtalsslutande partens territorium, skall passagerare, besättning och last personligen eller genom ombud, iakta 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 7

#### *Konkurrens*

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

### Artikel 8

#### *Subventioner*

1. De avtalsslutande parterna erkänner att statliga subventioner till lufttrafikföretag snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att skapa förmåner för vissa företag som tillhandahåller lufttransporttjänster, att de äventyrar detta avtals grundläggande syften och att de är oförenliga med principen om ett öppet luftfartsområde.

2. Om den ena avtalsslutande parten i syfte att uppnå ett legitimt mål bedömer det som nödvändigt att bevilja slutliga 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 avtalsslutande partens lufttrafikföretag i görligaste mån blir så små som möjligt. Den avtalsslutande part som beviljar sådana subventioner skall omgående underrätta den andra avtalsslutande parten om sin avsikt att bevilja dessa subventioner samt att de är förenliga med kriterier som föreskrivs i detta avtal.

3. Om den ena avtalsslutande parten anser att de subventioner som beviljas av den andra avtalsslutande parten eller, beroende på omständigheterna, av ett offentligt eller statligt organ i ett annat land än en avtalsslutande part, är oförenliga med kriterierna enligt punkt 2, kan den, i enlighet med artikel 22, 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 de avtalsslutande parterna möjlighet att tillämpa sina respektive antisubventionsåtgärder.

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

### Artikel 9

#### *Kommersiella möjligheter*

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



2. Båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag skall ha rätt att på den andra avtalsslutande 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 avtalsslutande 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 avtalsslutande 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 avtalsslutande parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b) För följande kategorier av marktjänster, dvs. bagagehantering, ramp-tjänster, 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) vara underkastade särskilda begränsningar endast i enlighet med lagar och andra författningar som är tillämpliga på den andra avtalsslutande partens territorium. Om sådana hänsyn utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstleverantörerna, 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 avtalsslutande parter lufttrafikföretag får inom den andra avtalsslutande 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 avtalsslutande 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 omgående 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 avtalsslutande parter lufttrafikföretag skall tillåtas betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra avtalsslutande partens territorium i lokal valuta. Båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter på den andra avtalsslutande partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

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

a) den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, och

## SÖ 2007: 23

- 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 de säkerhets- och konkurrensvillkor 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 avtalsslutande parter lufttrafik- och fraktföretag skall vidare utan hinder av detta avtal, 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 ett 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 hänförs 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 fraktjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraftaren inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

### Artikel 10

#### *Tullar och avgifter*

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag kommer till den andra avtalsslutande partens territorium skall luftfartyget på grundval av reciprocitet vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella och lokala myndigheter eller Europeiska gemenskapen 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 på grundval av reciprocitet vara befriat från de tullar, skatter och avgifter som anges i punkt 1, utom avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

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

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

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

d) Trycksaker, i enlighet med respektive avtalsslutande parts tullagstiftning, som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd skall användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande 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 avtalsslutande 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 avtalsslutande partens territorium skall dess lagar och andra författningar rörande försäljning, leverans och användning av luftfartygsbränsle iakttas av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag.

4. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ställs under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

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

6. Ingenting i detta avtal skall hindra en avtalsslutande 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 den avtalsslutande partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

## SÖ 2007: 23

### Artikel 11

#### *Användaravgifter*

1. Ingendera avtalsslutande part får ålägga den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag eller tillåta att dessa åläggs användaravgifter som är högre än dem som åligger den avtalsslutande partens egna lufttrafikföretag som tillhandahåller liknande internationella lufttransporttjänster.

2. Höjda eller nya avgifter bör endast följa på lämpliga samråd mellan båda avtalsslutande parterns behöriga debiterande myndigheter och lufttrafikföretag. Användarna skall i skälig tid underrättas om varje förslag till ändring av avgifterna så att de får möjlighet att yttra sig innan ändringarna vidtas. De avtalsslutande parterna skall också uppmanas 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 12

#### *Prissättning*

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

### Artikel 13

#### *Statistik*

Vardera avtalsslutande parts behöriga myndigheter skall på begäran av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter tillhandahålla uppgifter och statistik rörande den trafik enligt avtalade tjänster från en avtalsslutande parts territorium som utförs av lufttrafikföretag med tillstånd utfärdat av den andra avtalsslutande 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 avtalsslutande partens behöriga myndigheter skulle kunna kräva av den andra avtalsslutande partens myndigheter skall på endera avtalsslutande parts begäran diskuteras i den gemensamma kommittén.

## AVDELNING II

### REGLERINGSSAMARBETE

### Artikel 14

#### *Flygsäkerhet*

1. De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med de bestämmelser i gemenskapens lagstiftning om flygsäkerhet som anges i bilaga VI A, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. De avtalsslutande parterna skall se till att luftfartyg registrerade i en av-

talsslutande 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 avtalsslutande partens territorium, omfattas av rampinspektion utförd av nämnda andra avtalsslutande 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. De avtalsslutande parterna kan när som helst begära samråd rörande den andra avtalsslutande partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

4. Ingenting i detta avtal skall hindra en avtalsslutande 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 VI 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 VI 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 VI A, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

5. När en avtalsslutande parts behöriga myndigheter vidtar åtgärder enligt punkt 4, skall de omgående underrätta den andra avtalsslutande 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 föreligger, får endera avtalsslutande part hänskjuta ärendet till den gemensamma kommittén.

## Artikel 15

### *Luftfartsskydd*

1. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för driften av internationella lufttrafiktjänster, bekräftar de avtalsslutande parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning (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 avtalsslutande parter är avtalsslutande parter i dessa konventioner såväl som andra konventioner och protokoll rörande den civila luftfartens säkerhet som båda avtalsslutande parter omfattas av).

## SÖ 2007: 23

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

3. De avtalsslutande parterna skall sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån de avtalsslutande 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 de avtalsslutande parterna. Båda avtalsslutande parter skall ålägga dem som bedriver trafik med luftfartyg registrerade i den avtalsslutande partens land eller med huvudkontor eller varaktig hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. De avtalsslutande parterna skall se till att verkningfulla 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 eller lastning, samt anpassa åtgärderna om hotet ökar. De avtalsslutande parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 3 på den andra avtalsslutande partens begäran, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom nämnda andra avtalsslutande parts territorium. Vardera avtalsslutande part skall också, om den andra avtalsslutande 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 civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för passagerare, besättning, luftfartyg, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, skall de avtalsslutande parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avstyra incidenten eller hotet.

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

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

8. Om ett omedelbart och exceptionellt hot kräver det får en avtalsslutande part vidta interimståtgärder innan 15 dagarsfristen har löpt ut.

9. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 7 skall avbrytas så snart den andra avtalsslutande parten rättat sig efter bestämmelserna i denna artikel.

**Artikel 16***Flygledningstjänst*

1. De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med de bestämmelserna i den lagstiftning som anges i bilaga VI B, enligt de villkor som föreskrivs nedan.

2. De avtalsslutande parterna skall sträva efter högsta möjliga samarbetsnivå på området för flygledningstjänster, 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 sina institutionella strukturer för trafikledningstjänster till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt självständiga i förhållande till tillhandahållarna av flygtrafiktjänster, 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 få med Marocko i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande Sesar.

**Artikel 17***Miljö*

1. De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med bestämmelserna i den lagstiftning som anges i bilaga VI C.

2. Ingenting i detta avtal skall hindra en avtalsslutande 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 18***Konsumentskydd*

De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga VI D.

**Artikel 19***Datoriserade bokningssystem*

De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga VI E.

## SÖ 2007: 23

### Artikel 20

#### *Sociala aspekter*

De avtalsslutande parterna skall agera i enlighet med den gemenskapslagstiftning rörande lufttransporter som anges i bilaga VI F.

### AVDELNING III INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

### Artikel 21

#### *Tolkning och genomförande*

1. De avtalsslutande 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 avtalsslutande part skall ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt på dess territorium, särskilt de förordningar och direktiv rörande lufttransporter som förtecknas i bilaga VI.

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

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

### Artikel 22

#### *Den gemensamma kommittén*

1. En kommitté sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna (nedan kallad ”den gemensamma kommittén”) inrättas härmed, och skall ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det tillämpas på riktigt sätt. För detta ändamål skall den 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 de avtalsslutande parterna. De skall verkställas av de avtalsslutande parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.

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

4. En avtalsslutande 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 av de avtalsslutande parterna, senast två månader efter det att begäran togs emot.



5. För att detta avtal skall kunna tillämpas på riktigt sätt skall de avtalslutande parterna utbyta information och, om endera avtalslutande part så begär, hålla samråd i den gemensamma kommittén.

6. Den gemensamma kommittén skall genom beslut själv anta sin arbetsordning.

7. Om den ena av de avtalslutande parterna anser att ett beslut fattat av den gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra avtalslutande parten, får den första avtalslutande 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 avtalslutande part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 24.

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

9. Utan att det påverkar punkt 2 får de avtalslutande 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 24.

10. Den gemensamma kommittén skall granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsägande, eller förändringar i den effektiva kontrollen över de avtalslutande parternas lufttrafikföretag.

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

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

b) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av detta avtal, 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 detta avtal, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet.

### Artikel 23

#### *Twistlösning och skiljeförfarande*

1. Båda avtalslutande parter får till den gemensamma kommittén hänskjuta tvister rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal, om dessa inte kunnat lösas i enlighet med artikel 22. Vid tillämpningen av denna artikel skall det associeringsråd som inrättas inom ramen för associeringsavtalet fungera som gemensam kommitté.

2. Den gemensamma kommittén kan bilägga tvisten genom ett beslut.

3. De avtalslutande 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 avtalslutande part, hänskjutas till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän i enlighet med följande förfarande:

a) De avtalslutande parterna skall utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljedom-

## SÖ 2007: 23

stol till vilken den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet. Den tredje skiljemannen bör utses av de andra två skiljemännen inom ytterligare sextio (60) dagar. Om någon av de avtalsslutande parterna inte utser någon skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får endera avtalsslutande part 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 a skall vara medborgare i en tredje stat och skall fungera som skiljedomstolens ordförande.

c) Skiljedomstolen skall själv fastställa sina rättegångsregler.

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

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

6. Om en av de avtalsslutande 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 avtalsslutande parten, så länge underlåtenheten kvarstår, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de rättigheter eller privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljar den felande avtalsslutande parten.

### Artikel 24

#### *Skyddsåtgärder*

1. De avtalsslutande 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 avtalsslutande part anser att den andra avtalsslutande 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 avtalsslutande part som överväger att tillämpa skyddsåtgärder skall underrätta den andra avtalsslutande parten genom den gemensamma kommittén och skall tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

4. De avtalsslutande parterna skall omedelbart inleda samråd i den gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 3 d, 4 d, 14 och 15, får den berörda avtalsslutande parten inte vidta säkerhetsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 3, om inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsgränsens utgång.

6. Den berörda avtalsslutande 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 avtalsslutande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

**Artikel 25***Avtalets geografiska räckvidd*

De avtalsslutande parterna erkänner detta avtals bilaterala karaktär, men noterar att det faller inom ramen för det partnerskap mellan Europa och Medelhavsområdet som avses i Barcelonaförklaringen av den 28 november 1995. De avtalsslutande parterna förbinder sig att föra en löpande dialog i syfte att garantera detta avtals 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 26***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 de avtalsslutande 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 och 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 de avtalsslutande parternas beslut att i framtiden tillämpa rekommendationer som kan komma att utfärdas av Internationella civila luftfartsorganisationen. De avtalsslutande 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 27***Ändringar*

1. Om endera avtalsslutande part 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 de avtalsslutande parternas respektive interna förfaranden slutförts.

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

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

4. Så snart ny lagstiftning utarbetas av en av de avtalsslutande parterna, skall denna underrätta och samråda med den andra avtalsslutande parten i så

## SÖ 2007: 23

hög grad som möjligt. På begäran av endera avtalsslutande part kan ett inledande åsiktsutbyte äga rum i den gemensamma kommittén.

5. Så snart en avtalsslutande part har antagit ny lagstiftning eller en ändring av sin lagstiftning på området lufttransporter eller ett anknutet område som anges i bilaga VI, skall den underrätta den andra avtalsslutande parten senast 30 dagar efter antagandet. På begäran av någon av de avtalsslutande parterna skall den gemensamma kommittén inom 60 dagar därefter organisera ett åsiktsutbyte 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 VI så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av reciprocitet,

b) skall fatta beslut med verkan att ändringarna av den nya 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 detta avtals avsedda funktion.

### Artikel 28

#### *Uppsägning och upphörande*

1. Detta avtal ingås på obestämd tid.

2. Endera avtalsslutande part får, när som helst, skriftligen på diplomatisk väg tillkännage för den andra avtalsslutande parten sitt beslut att säga upp detta avtal. Ett sådant tillkännagivande skall samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Detta avtal skall upphöra att gälla tolv månader efter den dag då den ena avtalsslutande parten mottar tillkännagivandet från den andra avtalsslutande parten, såvida inte tillkännagivandet om uppsägning återkallas före utgången av denna period.

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

### Artikel 29

#### *Registrering hos ICAO och FN:s sekretariat*

Detta avtal och ändringar av det skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och FN:s sekretariat.

### Artikel 30

#### *Ikraftträdande*

1. Detta avtal skall tillämpas provisoriskt i enlighet med de avtalsslutande parternas inhemska lagstiftning från dagen för undertecknandet.

2. Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. I denna utväxling skall Konungariket Marocko tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska



## SÖ 2007: 23

unionens råd skall tillstålla Konungariket Marocko den diplomatiska noten från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater skall innehålla meddelanden från varje medlemsstat som bekräftar att respektive medlemsstats för avtalets ikraftträdande nödvändiga förfaranden har fullgjorts.

TILL BEVIS HÄR PÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

Upprättat i Bryssel den tolfte december tjugohundrasex i två exemplar på danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och arabiska språken, vilka alla texter är lika giltiga.



## TJÄNSTER ENLIGT AVTAL OCH ANGIVNA FLYGLINJER

1. Denna bilaga omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga IV till detta avtal.

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

a) För EG-lufttrafikföretag:

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. Marockanska lufttrafikföretag har rätt att utöva trafikrättigheterna enligt artikel 2 i detta avtal 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 detta avtal 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 den europeiska grannskapspolitiken.

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

De länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken är Algeriet, Armenien, Azerbajdzjan, Egypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marocko, Moldavien, Palestinska myndigheten, Syrien, Tunisien, Ukraina och Vitryssland. Punkter belägna i länder som omfattas av grannskapspolitiken kan också användas som mellanliggande punkter.

4. På de angivna flyglinjerna får trafik bedrivas i båda riktningar. Varje mellanliggande eller bortomliggande punkt på de angivna flyglinjerna får, när det enskilda företaget så beslutar, utgå för vissa 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 avtalsslutande 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 avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra avtalsslutande 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. Det är endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov som ett



## SÖ 2007: 23

marockanskt lufttrafikföretag får använda luftfartyg som hyrts in med besättning ("wet-leasing") från ett lufttrafikföretag i ett tredje land, eller som ett EG-luftföretag på samma villkor får göra en sådan inhyrning från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeländ än de som anges i bilaga V, för att utöva de rättigheter som avses i detta avtal. En sådan inhyrning skall förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr ut luftfartyget och meddelas den andra avtalslutande partens behöriga myndighet.



**BILATERALA AVTAL MELLAN MAROCKO  
OCH EUROPEISKA GEMENSKAPENS MEDLEMSSTATER**

I enlighet med artikel 25 i detta avtal 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 republiken och Marocko, utfärdat i Rabat den 8 maj 1961, till vilket Republiken Tjeckien har förklarat sig bunden.

– 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.

– Luftfartsavtal mellan Republiken Greklands regering och Konungariket Marockos regering, utfärdat i Rabat den 10 maj 1999.

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 skriftväxling av den 22 mars 1961.

– Ändrat genom godkända protokoll av den 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 Ma-



rocko, 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 förbundsregering 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.

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.

**FÖRFARANDE FÖR TRAFIKTILLSTÅND OCH TEKNISKA  
TILLSTÅND:  
BEHÖRIGA MYNDIGHETER**

1. Europeiska gemenskapen

Tyskland:

Förbundsmyndigheten för luftfart (LBA)

Förbundsministeriet för transport, byggande och stadsplanering

Österrike:

Luftfartsförvaltningen

Förbundsministeriet för transport, innovation och teknik

Belgien:

Generaldirektoratet för luftfart

Federala kontoret för mobilitet och transporter

Cypern:

Avdelningen för civil luftfart

Ministeriet för kommunikation och offentliga arbeten

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:  
Ministeriet för transport, offentliga arbeten och vattenförvaltning: General  
direktoratet för civil luftfart och godstransporter  
Inspektionen för transporter och vattenförvaltning

Polen:  
Luftfartskontoret

Portugal:  
Nationella institutet för civil luftfart (INAC)  
Ministeriet för utrustning, planering och förvaltning av territorierna

Tjeckien:  
Departementet för civil luftfart  
Transportministeriet  
Luftfartsförvaltningen

Förenade kungariket:  
Direktoratet för luftfart  
Transportministeriet (DfT)

Slovakien:  
Departementet för civil luftfart  
Ministeriet för transport, postväsen och telekommunikation

Slovenien:  
Direktoratet för civil luftfart  
Transportministeriet



**SÖ 2007: 23**

Sverige:  
Luftfartsstyrelsen

2. Konungariket Marocko

Direktoratet för civilaeronautik  
Ministeriet för utrustning och transport

## BILAGA IV

## 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 VI, och denna utvärdering skall sedan godkännas av den gemensamma kommittén. Den gemensamma kommitténs beslut i denna fråga skall antas senast två år efter ikraftträdandet av detta avtal.

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



**SÖ 2007: 23**

**BILAGA V**

**FÖRTECKNING ÖVER ANDRA STATER SOM  
DET HÄNVISAS TILL I ARTIKLARN 3 OCH 4 I DETTA AVTAL**

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 VI

## REGLER SOM ÄR TILLÄMPLIGA PÅ DEN CIVILA LUFTFARTEN

De ”tillämpliga bestämmelserna” i följande rättsakter skall tillämpas i enlighet med detta avtal om inte annat anges i denna bilaga eller i bilaga IV 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 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 följande rättsakter:

– 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” ersättas med ”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 följande rättsakter:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1643/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av förordning (EG) nr 1592/2002

## SÖ 2007: 23

– 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

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 följande rättsakter:

– 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/EEG skall utgå från och med den 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 följande rättsakt:

– 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 följande rättsakter:

– Rådets direktiv 98/20/EG av den 30 mars 1998 om ändring av direktiv 92/14/EEG

– Kommissionens direktiv 1999/28/EG av den 21 april 1999 om ändring

## SÖ 2007: 23

av bilagan till rådets direktiv 92/14/EEG

– Kommissionens förordning (EG) nr 991/2001 av den 21 maj 2001 om ändring av bilagan till rådets direktiv 92/14/EEG

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 följande rättsakt:

– Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–8

Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 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 följande rättsakter:

– Rådets förordning (EEG) nr 3089/93 av den 29 oktober 1993 om ändring av förordning (EEG) nr 2299/89

– Rådets förordning (EG) nr 323/1999 av den 8 februari 1999 om ändring av förordning (EEG) nr 2299/89

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–22 och bilagan

#### **F. SOCIALA ASPEKTER**

Nr 89/391

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