



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6095

Projet de loi portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes

Date de dépôt : 18-12-2009

Date de l'avis du Conseil d'État : 23-03-2010

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
20-07-2010	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
18-12-2009	Déposé	6095/00	<u>6</u>
23-03-2010	Avis du Conseil d'Etat (23.3.2010)	6095/01	<u>43</u>
21-04-2010	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Monsieur Marc Spautz	6095/02	<u>46</u>
20-07-2010	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (20-07-2010) Evacué par dispense du second vote (20-07-2010)	6095/03	<u>51</u>
21-04-2010	Commission du Développement durable Procès verbal ( 23 ) de la reunion du 21 avril 2010	23	<u>54</u>
23-08-2010	Publié au Mémorial A n°151 en page 2582	6095	<u>76</u>

# Résumé

## Résumé du projet de loi 6095

L'accord aérien que l'UE et ses Etats membres ont signé le 12 décembre 2006 avec le Maroc, et que le projet de loi 6095 a pour objet d'approuver, s'inscrit dans le cadre de la politique extérieure de l'UE en matière d'aviation civile et a pour but de contribuer à la création d'un espace aérien commun avec les « pays du voisinage » (Algérie, Arménie, Autorité palestinienne, Azerbaïdjan, Belarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Moldavie, Maroc, Syrie, Tunisie et Ukraine).

La négociation de cet accord aérien avec le Maroc a été menée par la Commission européenne sur la base d'un mandat que lui ont délivré les Etats membres de l'UE en décembre 2004.

L'objet de l'accord euro-méditerranéen est la libéralisation progressive des relations aériennes entre la Communauté européenne et le Maroc en échange de la reprise progressive, par le Maroc, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. En effet, cet accord euro-méditerranéen permettra, à terme, de garantir des niveaux élevés et uniformes de sécurité et de gestion du trafic aérien avec le Maroc, ainsi que l'application des règles communautaires en matière de concurrence, de droits des consommateurs et de protection de l'environnement. Cette harmonisation des normes devrait permettre de garantir un cadre concurrentiel équitable et de satisfaire la demande croissante de services aériens vers le Maroc. Cette demande croissante s'explique par la politique d'ouverture défendue par le Gouvernement marocain qui s'est fixé l'objectif d'atteindre 10 millions de passagers internationaux par an d'ici 2010. Or, le transport aérien constitue le principal mode de transport utilisé pour acheminer les touristes au Maroc. L'accord euro-méditerranéen est donc l'un des leviers essentiels des autorités marocaines pour atteindre les objectifs qu'elles se sont donnés en matière de développement touristique.

Le Maroc est aujourd'hui lié par des accords bilatéraux sur les services aériens à une quinzaine de pays de l'UE parmi lesquels figurent la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas ou la Suède, mais également le Luxembourg.

L'Accord en question sera mis en œuvre en deux phases. Les deux premières années d'application serviront à intégrer l'acquis communautaire et à supprimer les limitations tenant à la nationalité, à la fréquence et à la capacité. Au terme de cette première étape, le comité mixte institué en vertu de l'Accord se prononcera sur le degré de réalisation de ces objectifs. Si sa décision est favorable, la mise en œuvre de la deuxième étape sera entamée. Celle-ci consiste dans la possibilité pour les compagnies aériennes de mettre à profit les droits suivants :

- pour les transporteurs européens, le droit d'exploiter des services aériens entre des points situés dans l'UE, un ou plusieurs points situés au Maroc et des points situés au-delà ;
- pour les transporteurs marocains, le droit d'exploiter des services aériens entre des points situés au Maroc et un ou plusieurs points situés dans l'UE.

L'Accord prévoit encore qu'en principe les accords bilatéraux conclus par les Etats membres de l'UE et le Maroc se trouvent remplacés par le nouvel accord à approuver, sauf pour les droits de trafic qui ne rentrent pas dans le champ d'application de ce dernier et à condition de ne pas donner lieu à des discriminations entre Etats membres. A cet égard, il convient de mentionner un accord signé le 5 juillet 1961 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume du Maroc. Cependant, aucune ligne régulière entre le Luxembourg et le Maroc n'a vu le jour. En revanche, la compagnie Luxair dessert les aéroports d'Agadir et de Marrakech par des vols charters.



6095/00

## N° 6095

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes I à VI**

\* \* \*

(Dépôt: le 18.12.2009)

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (11.12.2009).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part.....	4

\*

**ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT**

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre des Affaires étrangères est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes I à VI.

Palais de Luxembourg, le 11 décembre 2009

*Le Ministre des Affaires étrangères,*

Jean ASSELBORN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Article unique.**— Sont approuvés l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et ses Annexes I à VI.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

*La Communauté européenne et ses Etats membres, et le Royaume du Maroc ont signé le 12 décembre 2006 un accord euro-méditerranéen relatif aux services de transport aérien.*

*L'accord euro-méditerranéen s'inscrit dans le cadre de la „feuille de route“ adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne en matière d'aviation civile. Un objectif fondamental de cette politique est la création d'un espace aérien commun élargi avec les „pays du voisinage“ d'ici 2010.*

*Dans le cadre de cette politique, un premier accord a été signé le 9 juin 2006 avec huit pays des Balkans<sup>1</sup>. Quant à l'accord signé avec le Maroc le 12 décembre 2006, il constitue le premier accord conclu avec un pays méditerranéen non européen.*

*La négociation de cet accord aérien avec le Maroc a été menée par la Commission européenne sur la base d'un mandat que lui ont délivré les Etats membres de la Communauté européenne en décembre 2004: les Etats membres ont en effet souhaité donner la priorité au Maroc qui s'est montré l'un des partenaires les plus ouverts du partenariat euro-méditerranéen instauré par la conférence de Barcelone en 1995.*

*L'objet de l'accord euro-méditerranéen est la libéralisation progressive des relations aériennes entre la Communauté européenne et le Maroc en échange de la reprise progressive, par ce dernier pays, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. En effet, cet accord euro-méditerranéen permettra, à terme, de garantir des niveaux élevés et uniformes de sécurité et de gestion du trafic aérien avec le Maroc, ainsi que l'application des règles communautaires en matière de concurrence, de droits des consommateurs et de protection de l'environnement. Cette harmonisation des normes devrait permettre de garantir un cadre concurrentiel équitable et de satisfaire la demande croissante de services aériens vers le Maroc.*

*Cette demande croissante s'explique par la politique d'ouverture défendue par le Gouvernement marocain qui s'est fixé l'objectif d'atteindre 10 millions de passagers internationaux par an d'ici 2010. Or, le transport aérien constitue le principal mode de transport utilisé pour acheminer les touristes au Maroc. L'accord euro-méditerranéen est donc l'un des leviers essentiels des autorités marocaines pour atteindre les objectifs qu'elles se sont donnés en matière de développement touristique.*

*Le Maroc est aujourd'hui lié par des accords bilatéraux sur les services aériens à une quinzaine de pays de la Communauté européenne parmi lesquels figurent les plus importants en matière d'aviation civile c'est-à-dire la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas ou la Suède mais également le Grand-Duché de Luxembourg<sup>2</sup>.*

*Ces accords contiennent des stipulations relatives à l'octroi de droits de trafic sur des routes aériennes spécifiées. Ils fixent l'étendue et les limites de ces droits, prévoient la désignation des compagnies habilitées à exploiter les services aériens correspondants, traitent des tarifs, du régime fiscal, de la réglementation de sûreté et de contrôle applicables pour le trafic international. Ils excluent généralement toute possibilité de prise de contrôle de compagnies aériennes de l'une des parties par une compagnie de l'autre partie.*

<sup>1</sup> *Projet de loi No 5798 portant approbation de l'Accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses Etats membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien européen commun (EACE), signé à Luxembourg, le 9 juin 2006.*

<sup>2</sup> *Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien, fait à Bonn le 5 juillet 1961.*

Chacun s'accorde sur le fait que ces accords ont permis le développement du trafic entre le Maroc et les pays de la Communauté européenne. Cependant, faute d'harmonisation, ces conventions imposent toujours des contraintes qui sont jugées excessives aux compagnies aériennes marocaines ou européennes. Ainsi ces dernières ne peuvent desservir le Maroc que depuis leur pays d'origine, sur des routes aériennes spécifiées dans l'accord bilatéral et, dans certains cas, avec des limitations de fréquence ou de volume de passagers. De même, les compagnies marocaines ne peuvent exploiter une ligne située entre deux villes européennes.

Or, depuis deux décennies, le transport aérien est globalement engagé dans un processus de libéralisation tendant à éliminer des accords internationaux de telles stipulations restrictives, qui instaurent un contrôle étroit de l'accès au marché, des tarifs et des niveaux de service. A l'initiative des Etats-Unis, cette politique dite du „ciel ouvert“ a également été adoptée par les pays de la Communauté européenne, après que ceux-ci eussent créé un véritable marché intérieur du transport européen.

Le Maroc disposera de deux années au plus pour appliquer les différents aspects de la réglementation communautaire mentionnés à l'annexe VI de l'accord et pour se mettre en conformité avec le droit européen de la concurrence. La reprise de l'acquis communautaire fera l'objet d'une évaluation réalisée sous la responsabilité de la Communauté européenne et qui devra être validée par le comité mixte.

Dès lors, la mise en œuvre de l'accord sur les services aériens doit s'effectuer en deux phases.

Durant la première phase – c'est-à-dire pendant les deux années destinées à intégrer l'acquis communautaire et jusqu'à la validation par le comité mixte – les limitations de nationalité, de fréquence et de capacité seront en grande partie supprimées. Le droit d'exploiter les liaisons entre tout point situé au Maroc et tout point situé en Europe sera reconnu de manière illimitée, que ce soit pour le trafic passager ou pour le fret. Dès lors, toute compagnie européenne, quelle que soit sa nationalité, pourra desservir toute route aérienne entre la Communauté européenne et le Maroc, sans aucune limitation de fréquence ou de capacité.

Par exemple, une compagnie luxembourgeoise pourra desservir le Maroc depuis la France, la Belgique ou l'Italie. Les principales compagnies européennes pourront, de la sorte, accroître leurs dessertes du Maroc. Les compagnies marocaines pourront, elles aussi, exploiter toute liaison entre un aéroport marocain et un aéroport européen.

La seconde phase, dont l'ouverture est subordonnée à la décision favorable du comité mixte, verra la suppression des dernières restrictions. Les transporteurs européens pourront embarquer des passagers ou du fret au Maroc à destination d'un point situé en dehors de leur propre territoire d'origine; de même, les transporteurs marocains pourront embarquer des passagers ou du fret en un point de la Communauté européenne à destination d'un autre point de la Communauté européenne. De la sorte les compagnies marocaines pourront desservir successivement deux villes européennes.

A titre d'information, le Grand-Duché de Luxembourg et le Royaume de Maroc avaient conclu un accord bilatéral sur le transport aérien en 1961. Cependant il y a lieu d'indiquer qu'une ligne régulière entre le Luxembourg et le Maroc n'a vu le jour. En revanche, la compagnie Luxair dessert e. a. les aéroports d'Agadir et de Marrakech à titre de vols charters affrétés par le tour-opérateur Luxair Tours. En 2008, quelques 10.500 passagers ont gagné le Maroc via l'aéroport de Luxembourg. Aucune compagnie marocaine ne dessert l'aéroport de Luxembourg.

\*

**ACCORD EURO-MEDITERRANEEN**  
**relatif aux services aériens entre la Communauté européenne**  
**et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc,**  
**d'autre part**

*Le Royaume de Belgique,*

*La République tchèque,*

*Le Royaume de Danemark,*

*La République fédérale d'Allemagne,*

*La République d'Estonie,*

*La République hellénique,*

*Le Royaume d'Espagne,*

*La République française,*

*L'Irlande,*

*La République italienne,*

*La République de Chypre,*

*La République de Lettonie,*

*La République de Lituanie,*

*La Grand-Duché de Luxembourg,*

*La République de Hongrie,*

*Malte,*

*Le Royaume des Pays-Bas,*

*La République d'Autriche,*

*La République de Pologne,*

*La République portugaise,*

*La République de Slovénie,*

*La République slovaque,*

*La République de Finlande,*

*Le Royaume de Suède,*

*Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,*

parties contractantes au traité instituant la Communauté européenne, ci-après dénommées les „Etats membres“, et

*La Communauté européenne, ci-après dénommée la „Communauté“,*

d'une part, et

*Le Royaume du Maroc, ci-après dénommé „Maroc“,*

d'autre part,

*Désireux* de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques;

*Désireux* de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs;

*Désireux* de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

*Désireux* de faire profiter l'ensemble du secteur des transports aériens, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

*Désireux* de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des appareils, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

*Prenant acte* de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

*Désireux* d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens;

*Reconnaissant* que les aides d'Etat peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

*Soulignant* qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en oeuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des Etats souverains de prendre des mesures à cet égard;

*Soulignant* qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, pour autant que les parties contractantes soient toutes les deux parties à cette convention;

*Ayant l'intention* de s'appuyer sur les accords aériens existants pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs, le personnel et les populations des deux parties contractantes;

*Considérant* qu'un accord entre la Communauté européenne et ses Etats membres d'une part, et le Maroc de l'autre part peut constituer une référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes afin d'exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel;

*Considérant* qu'un tel accord a vocation à être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation communautaire,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

#### *Article 1*

#### *Définitions*

Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par:

- 1) „service agréé“ et „route spécifiée“: respectivement, le service aérien international en vertu de l'article 2 du présent accord et la route spécifiée à l'annexe I du présent accord;
- 2) „accord“: le présent accord et ses annexes, y compris leurs modifications éventuelles;
- 3) „service aérien“: le transport par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services de transport tout cargo;
- 4) „accord d'association“: l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 février 1996;
- 5) „licence d'exploitation communautaire“: la licence d'exploitation délivrée aux transporteurs aériens établis dans la Communauté européenne, et maintenue en vigueur conformément au règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens;
- 6) „Convention“: la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
  - a) tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par le Maroc, d'une part, et l'Etat membre ou les Etats membres de la Communauté européenne, d'autre part, et
  - b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois au Maroc et à l'Etat membre ou aux Etats membres de la Communauté européenne;
- 7) „coût de revient complet“: les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs, et, en l'occurrence, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- 8) „parties contractantes“: d'une part, la Communauté ou ses Etats membres, ou la Communauté et ses Etats membres, selon leur compétences respectives, et d'autre part, le Maroc;
- 9) „ressortissant“: toute personne physique ou morale ayant la nationalité marocaine pour la partie marocaine, ou la nationalité d'un Etat membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement,

soit par participation majoritaire, de personnes physiques ou morales ayant la nationalité marocaine pour la partie marocaine, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un Etat membre ou de l'un des pays tiers figurant à l'Annexe V pour la partie européenne;

- 10) „subventions“: toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public, c'est-à-dire lorsque:
- a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt;
  - b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;
  - c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;
  - d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
- et un avantage est ainsi conféré;
- 11) „service aérien international“: un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux Etats au moins;
- 12) „tarifs“: les tarifs appliqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par avion de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien international, ainsi que les conditions auxquelles est soumise leur application;
- 13) „redevance d'usage“: une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation des installations et services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes;
- 14) „SESAR“: le programme de mise en oeuvre technique du Ciel unique européen, qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, la mise au point et la mise en place des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien;
- 15) „territoire“: dans le cas du Maroc, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous sa souveraineté ou sa juridiction, et, dans le cas de la Communauté européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui succédera; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé; et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les Etats membres, conformément aux termes de la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006; et
- 16) „autorités compétentes“: les agences ou organismes publics visés à l'annexe III. Toute modification de la législation nationale relative au statut des autorités compétentes doit être notifiée par la partie contractante concernée à l'autre partie contractante.

## TITRE I

**Dispositions économiques***Article 2****Octroi de droits***

1. Sauf si l'annexe I en dispose autrement, chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens:
  - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
  - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier par voie aérienne;
  - c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée; et
  - d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.
  
2. Aucune des dispositions du présent accord ne peut être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:
  - a) du Maroc d'embarquer, sur le territoire d'un Etat membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit Etat membre;
  - b) de la Communauté européenne d'embarquer, sur le territoire marocain, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire marocain.

*Article 3****Autorisation***

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre partie accordent dans les délais les plus brefs les autorisations appropriées, à condition que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Maroc:
  - le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège au Maroc, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation ou de tout autre document équivalent valide conforme à la législation du Royaume du Maroc;
  - le Royaume du Maroc exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et que
  - le transporteur aérien soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc et qu'il soit à tout moment effectivement contrôlé par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou qu'il soit à tout moment effectivement contrôlé par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de la Communauté européenne:
  - le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un Etat membre en vertu du traité instituant la Communauté européenne, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit communautaire;
  - l'Etat membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée; et

- le transporteur aérien soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres Etats;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives ou réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière d'exploitation de services aériens internationaux; et
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) soient maintenues en vigueur et appliquées.

#### *Article 4*

##### ***Révocation d'une autorisation d'exploitation***

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie contractante se réservent le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou de suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante, lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Maroc:
  - le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège au Maroc, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation ou de tout autre document équivalent conforme à la législation du Maroc;
  - le Maroc n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; ou
  - le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, soit directement soit par une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de la Communauté européenne:
  - le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un Etat membre en vertu du traité instituant la Communauté européenne, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit communautaire;
  - l'Etat membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée; ou
  - le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, soit directement soit par une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres Etats;
- c) le transporteur a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie contractante.

#### *Article 5*

##### ***Investissement***

La détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien du Maroc par des Etats membres ou leurs ressortissants, ou d'un transporteur de la Communauté européenne par le Maroc ou ses ressortissants, fait l'objet d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés en vertu du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties contractantes. Les dispositions de l'article 22, paragraphe 9 du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décision.

*Article 6****Respect des dispositions législatives et réglementaires***

1. Les dispositions législatives et réglementaires régissant sur le territoire de l'une des parties contractantes, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation ou la navigation desdits aéronefs sont observées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'arrivée, au départ et durant leur présence sur ledit territoire.
2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des parties contractantes, ainsi que de la sortie de celui-ci, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris celles régissant les formalités d'entrée, les congés, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par lesdits passagers et membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom, et en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie.

*Article 7****Concurrence***

Dans le cadre du présent accord, les dispositions du chapitre II („Concurrence et autres dispositions économiques“) du titre IV de l'accord d'association s'appliquent, en l'absence de règles plus spécifiques dans le présent accord.

*Article 8****Subventions***

1. Les parties contractantes reconnaissent que les subventions accordées aux transporteurs aériens faussent ou sont susceptibles de fausser le jeu de la concurrence en favorisant certaines entreprises pour la fourniture de services aériens, qu'elles compromettent les objectifs fondamentaux du présent accord et sont incompatibles avec le principe d'un espace aérien ouvert.
2. Si une partie contractante juge indispensable l'octroi de subventions à un transporteur aérien agissant dans le cadre du présent accord pour la réalisation d'un objectif légitime, elle doit veiller à ce que lesdites subventions soient transparentes et proportionnées à l'objectif visé, et conçues de telle sorte que leurs effets néfastes sur les transporteurs aériens de l'autre partie contractante soient réduits au maximum dans la mesure du possible. La partie contractante qui a l'intention d'accorder ce type de subventions est tenue d'en aviser l'autre partie contractante, et de s'assurer que ces subventions répondent aux critères définis dans le présent accord.
3. Si une partie contractante estime qu'une subvention accordée par l'autre partie contractante, ou, éventuellement, par un organisme public ou gouvernemental d'un Etat autre que les parties contractantes, ne répond pas aux critères définis au paragraphe 2, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 22, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.
4. Si le comité mixte ne parvient pas à régler le différend, les parties contractantes ont la possibilité d'appliquer leurs mesures compensatoires respectives.
5. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes en matière de services aériens essentiels et d'obligations de service public sur le territoire des parties contractantes.

*Article 9****Activités commerciales***

1. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre partie contractante aux fins de promotion ou de vente de services de transport aérien et d'activités connexes.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les transports aériens.
3. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante:
- i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale („auto-assistance“) ou, à sa convenance;
  - ii) de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie contractante garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.
- b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance „bagages“, l'assistance „opérations en piste“, l'assistance „carburant et huile“, l'assistance „fret et courrier“ en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion, les droits établis au point a), alinéas i) et ii) sont soumis uniquement à des contraintes spécifiques conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et appropriées. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un taux de retour raisonnable sur actifs, après amortissement.
4. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante est autorisé à procéder à la vente de billets de transport aérien sur le territoire de l'autre partie contractante, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans toute monnaie librement convertible.
5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie contractante et à destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni imposition, au taux de change courant à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie contractante (notamment pour l'achat de carburant). Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.
7. Tout transporteur aérien d'une partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec:
- a) tout transporteur aérien des parties contractantes; et
  - b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;
  - c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime);
- pour autant que i) toutes les parties auxdits accords disposent des autorisations appropriées et que ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.
8. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport

de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire du Maroc et de la Communauté européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer eux-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

#### *Article 10*

##### ***Droits de douane et taxes***

1. A leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante, les aéronefs utilisés par les transporteurs aériens d'une partie contractante pour assurer des services aériens internationaux, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, mais de manière non limitative, la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), et d'autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises, et de toutes taxes ou redevances qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou la Communauté européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:

- a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux;
- c) les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie contractante, introduits ou fournis sur le territoire d'une partie contractante et embarqués à bord d'un aéronef en partance

appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et

e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Le présent accord n'exempte pas des impôts, droits, taxes et redevances comparables à ceux visés au paragraphe 1 le carburant fourni aux transporteurs aériens par une partie contractante sur son territoire. A l'arrivée, au départ et pendant le séjour des aéronefs des transporteurs aériens d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante, les dispositions législatives et réglementaires de cette dernière en matière de vente, de fourniture et d'utilisation de carburant-aviation doivent être observées par lesdits transporteurs.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une partie contractante ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

#### *Article 11*

##### ***Redevances d'usage***

1. Chaque partie contractante s'engage à ne pas imposer ou autoriser que les transporteurs aériens de l'autre partie contractante se voient imposer des redevances d'usage supérieures à celles qui sont imposées à leurs propres transporteurs aériens exploitant des services aériens internationaux analogues.

2. L'augmentation du coût ou la création de nouvelles redevances d'usage ne sera possible qu'après consultations entre les autorités compétentes et les transporteurs aériens de chaque partie contractante. Les usagers devront être informés avec un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en oeuvre de ces modifications. Chaque partie contractante veille par ailleurs à favoriser l'échange des informations de nature à permettre une analyse précise du bien-fondé, de la justification et de la répartition des charges au regard des principes exprimés ci-dessus.

#### *Article 12*

##### ***Tarifs***

Les tarifs des services aériens exploités en vertu du présent accord sont établis librement et ne sont pas soumis à approbation. Leur communication peut toutefois être imposée, à titre purement informatif. Les tarifs pratiqués pour les transports entièrement effectués dans la Communauté européenne sont soumis à la législation de la Communauté européenne.

#### *Article 13*

##### ***Statistiques***

Les autorités compétentes de chaque partie contractante fournissent sur demande des autorités compétentes de l'autre partie contractante les informations et les statistiques relatives au volume de trafic

transporté par leurs transporteurs désignés sur les services agréés à destination et en provenance du territoire de l'autre partie contractante, telles qu'elles sont préparées et soumises par les transporteurs à leurs autorités compétentes nationales. Toute donnée statistique supplémentaire sur le volume de trafic que les autorités compétentes d'une partie contractante pourraient demander aux autorités compétentes de l'autre partie contractante sera examinée, sur demande de l'une des parties contractantes, au sein du comité mixte.

## TITRE II

### Coopération réglementaire

#### *Article 14*

##### *Sécurité de l'aviation*

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire sur la sécurité aérienne visée à l'annexe VI. A dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties contractantes veillent à ce que les aéronefs d'une partie contractante soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie contractante soient inspectés par les autorités compétentes de l'autre partie, à bord et autour de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement.
3. Les parties contractantes peuvent demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre partie contractante.
4. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme restreignant le droit des autorités compétentes d'une partie contractante de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles constatent qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef pourrait:
  - a) ne pas satisfaire aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A, selon le cas,
  - b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 2, susciter de graves inquiétudes quant au respect des normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A, selon le cas, ou
  - c) donner à craindre, selon le cas, que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A applicables aux aéronefs, aux produits et à l'exploitation d'un aéronef, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.
5. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 4, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.
6. Si des mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties contractantes ont la possibilité de saisir le comité mixte.

#### *Article 15*

##### *Sûreté de l'aviation*

1. La garantie de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation de services aériens internationaux, les parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes de piraterie (et en particulier les obligations découlant des dispositions de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs,

signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1er mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent).

2. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que de toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions leur sont applicables; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions en matière de la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers et leurs bagages à main et procéder aux contrôles de sécurité appropriés des équipages, du fret (y compris des bagages) et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et ce proportionnellement à l'augmentation de la menace. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante. Chaque partie contractante examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'accident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et en toute sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si une partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Révocation d'une autorisation d'exploitation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette autre partie contractante.

8. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence, une partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration de ces quinze (15) jours.

9. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 ci-dessus est suspendue dès que l'autre partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

#### *Article 16*

##### ***Gestion du trafic aérien***

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation visée à l'annexe VI.B dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties contractantes s'engagent à assurer le degré le plus élevé de coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen au Maroc, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités et de réduire au minimum les retards.

3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:

- a) le Maroc prendra les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment par la création d'organismes de contrôle nationaux indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et
- b) la Communauté européenne associera le Maroc aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible le Maroc dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par le biais d'une coopération appropriée sur le programme SESAR.

#### *Article 17*

##### ***Protection de l'environnement***

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI. C dans les conditions indiquées ci-après.

2. Rien dans le présent accord n'empêche les autorités compétentes des parties contractantes de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou résoudre l'impact environnemental découlant des services aériens internationaux fournis au titre du présent accord, à condition que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.

#### *Article 18*

##### ***Protection des consommateurs***

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien indiquée à l'annexe VI. D.

#### *Article 19*

##### ***Systèmes informatisés de réservation***

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative aux transports aériens visée à l'annexe VI. E.

#### *Article 20*

##### ***Aspects sociaux***

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI. F.

### **TITRE III**

#### **Dispositions institutionnelles**

#### *Article 21*

##### ***Interprétation et mise en oeuvre***

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer le respect des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.

2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en oeuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatives au transport aérien énumérés à l'annexe VI.
3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie mène dans le cadre des compétences que lui reconnaît le présent accord.
4. Lorsque les parties contractantes agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie contractante et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive soit prise.

## *Article 22*

### ***Comité mixte***

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes, (ci-après dénommé „comité mixte“), responsable de la gestion du présent accord et de son application correcte. A cette fin, il formule des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord.
2. Les décisions du comité mixte sont prises d'un commun accord et sont contraignantes pour les parties contractantes. Elles sont mises en oeuvre par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.
4. Chaque partie contractante peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties contractantes.
5. Aux fins de la bonne exécution de l'accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
6. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
7. Si l'une des parties contractantes considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement mise en oeuvre par l'autre partie contractante, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie contractante requérante peut prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 du présent accord.
8. Les décisions prises par le comité mixte doivent mentionner la date de leur mise en oeuvre par les parties contractantes, ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.
9. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question qui lui a été soumise, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 du présent accord.
10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.
11. Le comité mixte développe également la coopération en:
  - a) promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, notamment en matière de sûreté, de sécurité, d'environ-

nement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;

- b) examinant régulièrement les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
- c) envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier.

#### *Article 23*

#### ***Règlement des différends et arbitrage***

1. Chaque partie contractante peut saisir le comité mixte pour tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 22. Aux fins du présent article, le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association agit en tant que comité mixte.
2. Le comité mixte peut régler le différend par voie de décision.
3. Les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires à la mise en oeuvre des décisions visées au paragraphe 2.
4. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend conformément aux dispositions du paragraphe 2, le différend peut, sur demande de l'une des parties contractantes, être soumis à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres au titre de la procédure énoncée ci-après:
  - a) chacune des parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis de demande d'arbitrage par le tribunal arbitral adressé par l'autre partie contractante par la voie diplomatique; le tiers arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties contractantes n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation Civile Internationale de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;
  - b) le tiers arbitre désigné en vertu du paragraphe a) est ressortissant d'un Etat tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral;
  - c) le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur;
  - d) sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties contractantes supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.
5. Les parties contractantes se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.
6. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral rendue en application du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer l'exercice des droits ou privilèges octroyés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut.

#### *Article 24*

#### ***Mesures de sauvegarde***

1. Les parties contractantes prennent toute mesure générale ou particulière nécessaire à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.
2. Si une partie contractante considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures appropriées. Les mesures de sauvegarde se

limitent, pour ce qui est de leur champ d'application et de leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.

3. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie contractante par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
5. Sans préjudice de l'article 3, paragraphe d), de l'article 4, paragraphe d), de l'article 14 et de l'article 15, la partie contractante concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
6. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute mesure prise en vertu du présent article sera suspendue dès que la partie contractante en défaut se sera conformée aux dispositions du présent accord.

#### *Article 25*

#### ***Couverture géographique de l'accord***

Bien qu'elles reconnaissent le caractère bilatéral du présent accord, les parties contractantes constatent qu'il s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen tel que prévu dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995. Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence du présent accord avec le processus de Barcelone, et notamment en ce qui concerne la possibilité de décider ensemble de le modifier pour tenir compte d'autres accords aériens similaires.

#### *Article 26*

#### ***Relations avec d'autres accords***

1. Les dispositions du présent accord remplacent celles d'accords de même nature conclus bilatéralement entre le Maroc et les Etats membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants.
2. Si les parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou d'une autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser l'accord pour tenir compte de cette situation.
3. Le présent accord est sans préjudice des décisions que pourraient prendre les deux parties contractantes concernant l'application d'éventuelles recommandations futures de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les parties contractantes ne peuvent invoquer le présent accord, ni une partie de celui-ci, pour s'opposer à l'examen au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nouvelles politiques ayant trait à des aspects couverts par le présent accord.

#### *Article 27*

#### ***Amendements***

1. Si une partie contractante désire une révision des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte. Les amendements convenus au présent accord prendront effet après l'accomplissement des procédures internes respectives.

2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.
3. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, dans le respect du principe de non-discrimination et en conformité avec les dispositions du présent accord.
4. Dès qu'une nouvelle disposition législative est élaborée par l'une des parties contractantes, celle-ci informe et consulte l'autre partie contractante de manière aussi approfondie que possible. A la demande d'une partie contractante, le comité mixte peut procéder à un échange de vues préliminaire.
5. Dès qu'une partie contractante adopte de nouvelles lois ou modifie sa législation relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, elle en informe l'autre partie contractante au plus tard trente jours après l'adoption ou la modification. A la demande de l'une ou l'autre des parties, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.
6. Le comité mixte:
  - a) adopte une décision portant révision de l'annexe VI du présent accord afin d'y intégrer, si nécessaire sur une base de réciprocité, les modifications intervenues dans la législation concernée;
  - b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée est réputée conforme au présent accord; ou
  - c) arrête toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

#### *Article 28*

#### ***Dénonciation***

1. Le présent accord est conclu pour une durée illimitée.
2. Chaque partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, sauf si ladite notification est retirée avant l'expiration de cette période.
3. Le présent accord cesse de produire ses effets ou est suspendu si l'accord d'association cesse de produire ses effets ou s'il est suspendu, respectivement.

#### *Article 29*

#### ***Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations Unies***

Le présent accord et tous ses amendements doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations Unies.

#### *Article 30*

#### ***Entrée en vigueur***

1. Le présent accord sera appliqué, à titre provisoire, conformément au droit interne des parties contractantes, à la date de sa signature.

2. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, le Royaume du Maroc remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique destinée à la Communauté européenne et à ses Etats membres, et le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Royaume du Maroc la note diplomatique de la Communauté européenne et de ses Etats membres. La note diplomatique de la Communauté européenne et de ses Etats membres contient des communications de chaque Etat membre confirmant, pour ce qui le concerne, que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

FAIT à Bruxelles, le douze décembre deux mille six, en deux exemplaires, en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arabe, chaque texte faisant également foi.

*Pour le Royaume de Belgique  
Voor het Koninkrijk België  
Für das Königreich Belgien*



*Za Českou republiku*



*På Kongeriget Danmarks vegne*



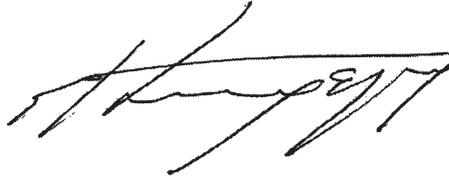
*Für die Bundesrepublik Deutschland*



*Eesti Vabariigi nimel*



*Για την Ελληνική Δημοκρατία*



*Por el Reino de España*



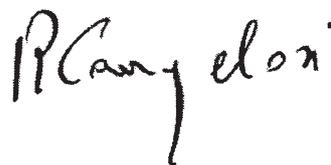
*Pour la République française*



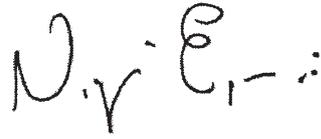
*Thar cheann Na hEireann  
For Ireland*



*Per la Repubblica italiana*



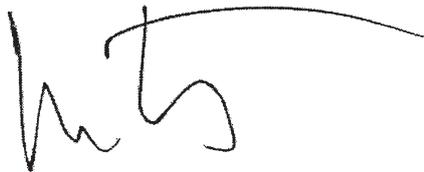
*Για την Κυπριακή Δημοκρατία*



*Latvijas Republikas vārdā*



*Lietuvos Respublikos vardu*



*Pour le Grand-Duché de Luxembourg*



*A Magyar Köztársaság részéről*



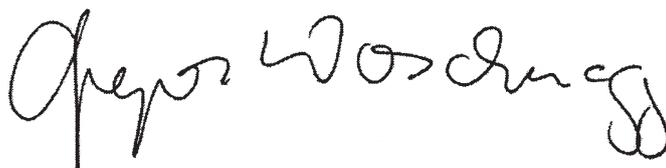
*Għar-Repubblika ta' Malta*



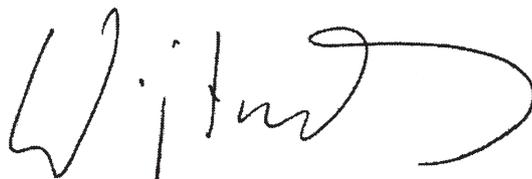
*Voor het Koninkrijk der Nederlanden*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Th. G. M.', written in a cursive style.

*Für die Republik Österreich*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Geyer-Woschnigg', written in a cursive style.

*W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. J. K.', written in a cursive style.

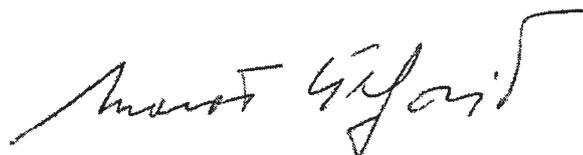
*Pela República Portuguesa*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Alvaro Mendonça', written in a cursive style.

*Za Republiko Slovenijo*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Zoran Janković', written in a cursive style.

*Za Slovenskú republiku*

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Miroslav Gýssler', written in a cursive style.

*Suomen tasavallan puolesta  
För Republiken Finland*



*För Konungariket Sverige*



*For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*



\*

## ANNEXE I

**Services agréés et routes spécifiées**

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues à l'annexe IV du présent accord.

2. Chaque partie contractante accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:

a) pour les transporteurs de la Communauté européenne:

Points situés dans la Communauté européenne – un ou plusieurs points au Maroc – points situés au-delà,

b) pour les transporteurs marocains:

Points situés au Maroc – un ou plusieurs points dans la Communauté européenne.

3. Les transporteurs du Maroc sont autorisés à exploiter les droits visés à l'article 2 du présent accord entre plusieurs points situés sur le territoire de la Communauté à condition que ces vols aient le territoire du Maroc pour point de départ ou d'arrivée.

Les transporteurs de la Communauté sont autorisés à exploiter les droits visés à l'article 2 du présent accord entre le Maroc et des points situés au-delà, à condition que ces vols aient le territoire de la Communauté pour point de départ ou d'arrivée et que, s'agissant de services destinés aux passagers, ces points soient situés dans les pays auxquels s'applique la politique européenne de voisinage.

Les transporteurs de la Communauté européenne sont autorisés, pour les services au départ et à destination du Maroc, à desservir plus d'un point sur le même service (coterminalisation) et à exercer des droits d'escale entre ces points.

Les pays concernés par la politique européenne de voisinage sont: l'Algérie, l'Arménie, l'Autorité Palestinienne, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Egypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la Moldavie, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine. Les points situés dans ces pays peuvent également être utilisés comme points intermédiaires.

4. Les routes spécifiées peuvent être exploitées dans les deux sens. Chaque point - qu'il s'agisse d'un point intermédiaire ou d'un point situé au-delà des routes spécifiées - peut, à la discrétion de chaque entreprise de transport aérien, être omis sur l'un quelconque ou sur l'ensemble des vols, à condition que ces vols aient le territoire du Maroc comme point de départ ou d'arrivée dans le cas des transporteurs marocains, ou le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne dans celui des transporteurs communautaires.

5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement ou de protection de la santé.

6. Tout transporteur aérien assurant un service aérien international est libre de changer, en tout point des routes spécifiées, le type d'aéronefs qu'il utilise.

7. L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien marocain, de l'aéronef d'une compagnie aérienne d'un pays tiers aux parties, ou, par un transporteur de la Communauté européenne, de l'aéronef d'une compagnie aérienne d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe V, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à l'approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence de ce transporteur, et de l'autorité compétente de l'autre partie contractante.

\*

## ANNEXE II

**Accords bilatéraux entre le Maroc et les Etats membres  
de la Communauté Européenne**

Le présent accord, conformément aux dispositions de son article 25, prévaut sur les accords bilatéraux suivants en matière de transport aérien signés entre le Maroc et les Etats membres:

- Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 20 janvier 1958;  
Complété par l'échange de notes du 20 janvier 1958;  
Modifié en dernier lieu par le Mémoire d'entente fait à Rabat le 11 juin 2002;
- Accord entre la République Socialiste Tchèque et le Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 8 mai 1961, au sujet duquel la République Tchèque a fait une déclaration de succession;
- Accord entre le gouvernement du Royaume du Danemark et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens fait à Rabat le 14 novembre 1977;  
Complété par l'échange de notes du 14 novembre 1977;
- Accord entre la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Bonn le 12 octobre 1961;
- Accord entre le gouvernement de la République Hellène et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 10 mai 1999;  
A lire conjointement avec le Mémoire d'entente fait à Athènes le 6 octobre 1998;
- Accord entre le gouvernement de l'Espagne et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Madrid le 7 juillet 1970;  
Complété en dernier par l'échange de lettres du 12 août 2003 et du 25 août 2003;
- Accord entre le gouvernement de la République Française et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 25 octobre 1957;  
Modifié par
  - l'échange de lettres du 22 mars 1961;
  - le procès-verbal des 2 et 5 décembre 1968;
  - le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 17 et 18 mai 1976;
  - le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises du 15 mars 1977;
 Modifié en dernier lieu par le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 22 et 23 mars 1984 et l'échange de lettres du 14 mars 1984;
- Accord entre le gouvernement de la République d'Italie et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rome le 8 juillet 1967;  
Modifié par le Mémoire d'entente fait à Rome le 13 juillet 2000;  
Modifié en dernier lieu par l'échange de notes du 17 octobre 2001 et du 3 janvier 2002;
- Accord entre le gouvernement de la République de Lettonie et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Varsovie le 19 mai 1999;
- Accord entre le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Bonn le 5 juillet 1961;
- Accord entre la République Populaire Hongroise et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Rabat le 21 mars 1967;
- Accord entre le gouvernement de la République de Malte et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 26 mai 1983;
- Accord entre le gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 20 mai 1959;
- Accord entre le Gouvernement Fédéral de l'Autriche et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 27 février 2002;

- Accord entre le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Rabat le 29 novembre 1969;
- Accord entre le Portugal et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 3 avril 1958;  
Complété par le procès-verbal fait à Lisbonne le 19 décembre 1975;  
Complété en dernier lieu par le procès-verbal fait à Lisbonne le 17 novembre 2003;
- Accord entre le gouvernement du Royaume de la Suède et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 14 novembre 1977;
- Complété par l'échange de notes du 14 novembre 1977;
- Accord entre le gouvernement du Royaume-Uni de la Grande Bretagne et de l'Irlande du Nord et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens fait à Londres le 22 octobre 1965;  
Modifié par l'échange des notes des 10 et 14 octobre 1968;  
Modifié par le procès-verbal fait à Londres le 14 mars 1997;  
Modifié par le procès-verbal fait à Rabat le 17 octobre 1997;
- Accords relatifs aux services aériens et autres arrangements paraphés ou signés entre le Royaume du Maroc et des Etats membres de la Communauté européenne qui, à la date de la signature du présent accord, ne sont pas encore entrés en vigueur et ne font pas l'objet d'une application provisoire;
- Accord entre le gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens tel que joint, sous la forme d'une annexe 1, au Mémorandum d'entente fait à La Haye le 20 juin 2001.

\*

## ANNEXE III

**Autorisations d'exploitation et permis techniques: autorités compétentes****1. La Communauté européenne***Allemagne:*

Luftfahrt-Bundesamt

Ministère fédéral des transports, de la construction et des affaires urbaines

*Autriche:*

Administration de l'aviation civile

Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie

*Belgique:*

Direction générale transport aérien

Service public fédéral mobilité et transports

*Chypre:*

Direction de l'aviation civile

Ministère des communications et des travaux publics

*Danemark:*

Administration de l'aviation civile

*Espagne:*

Direction générale de l'aviation civile

Ministère des travaux publics

*Estonie:*

Administration de l'aviation civile

*Finlande:*

Autorité de l'aviation civile

*France:*

Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

*Grèce:*

Direction de l'aviation civile hellénique

Ministère des transports et des communications

*Hongrie:*

Direction générale de l'aviation civile

Ministère de l'économie et des transports

*Irlande:*

Direction générale de l'aviation civile

Ministère des transports

*Italie:*

Autorité de l'aviation civile italienne (ENAC)

*Lettonie:*

Administration de l'aviation civile  
Ministère des transports

*Lituanie:*

Administration de l'aviation civile

*Luxembourg:*

Direction de l'aviation civile

*Malte:*

Département de l'aviation civile

*Pays-Bas:*

Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux:  
Direction générale du transport et de l'aviation  
Inspection générale des transports et de la gestion des eaux

*Pologne:*

Bureau de l'aviation civile

*Portugal:*

Institut national de l'aviation civile (INAC)  
Ministère de l'équipement, de la planification et de l'administration du territoire

*République tchèque:*

Département de l'aviation civile  
Ministère des transports  
Direction générale de l'aviation civile

*Royaume-Uni:*

Direction générale de l'aviation civile  
Ministère des transports

*République slovaque:*

Direction générale de l'aviation civile  
Ministère des transports, des postes et des télécommunications

*Slovénie:*

Office de l'aviation civile  
Ministère des transports

*Suède:*

Direction générale de l'aviation civile

**2. Royaume du Maroc**

Direction de l'Aéronautique civile  
Ministère de l'équipement et du transport

\*

## ANNEXE IV

**Dispositions transitoires**

1. La mise en oeuvre et l'application par la partie marocaine de toutes les dispositions de la législation communautaire relatives au transport aérien indiquées à l'annexe VI feront l'objet d'une évaluation réalisée sous la responsabilité de la Communauté européenne qui devra être validée par le comité mixte. Cette décision du comité mixte devra être adoptée au plus tard dans un délai maximum de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'accord.

2. Jusqu'à l'adoption de cette décision, les services agréés et les routes spécifiées à l'annexe I n'incluront pas le droit pour les transporteurs aériens de la Communauté européenne d'embarquer des passagers ou du fret sur le territoire du Maroc à destination d'un point situé au-delà et vice-versa, ni le droit pour les transporteurs marocains d'embarquer des passagers ou du fret en un point de la Communauté européenne à destination d'un autre point de la Communauté européenne et vice-versa. Cependant, tout droit de cinquième liberté octroyé par le biais de l'un des accords bilatéraux entre le Maroc et les Etats membres de la Communauté européenne énumérés à l'annexe II pourra continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination fondée sur la nationalité.

\*

## ANNEXE V

**Etats mentionnés aux articles 3 et 4 de l'accord**

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
2. La Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
3. Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
4. La Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien)

\*

## ANNEXE VI

**Règles applicables à l'aviation civile**

Les „dispositions applicables“ des actes suivants s'appliquent conformément à l'accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe IV relative aux dispositions transitoires. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées ci-après:

**A. Sécurité aérienne**

Remarque: les modalités précises de la participation du Maroc, en qualité d'observateur, à l'AESA seront examinées ultérieurement.

No 3922/91

Règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile modifié par:

- le règlement (CE) No 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil;
- le règlement (CE) No 1069/1999 de la Commission, du 25 mai 1999, portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil;

- le règlement (CE) No 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) No 3922/91 du Conseil;
- le règlement (CE) No 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables: articles 1er à 10 et 12 à 13 à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, 2ème phrase, annexes I, II et III.

Aux fins de l'application de l'article 12, l'expression „Etats membres“ est remplacée par l'expression „Etats membres de la CE“.

No 94/56/CE

Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1er à 12

No 1592/2002

Règlement (CE) No 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne modifié par:

- le règlement (CE) No 1643/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) No 1592/2002
- le règlement (CE) No 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) No 1592/2002

Dispositions applicables: articles 1er à 57, annexes I et II

No 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1er à 11, annexes I et II

No 1702/2003

Règlement (CE) No 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Dispositions applicables: articles 1er à 4, annexe

No 2042/2003

Règlement (CE) No 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: articles 1er à 6, annexes I à IV

No 104/2004

Règlement (CE) No 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1er à 7, annexe

## **B. Gestion du trafic aérien**

No 93/65

Directive 93/65/CEE du Conseil, du 19 juillet 1993, relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien modifiée par:

- la directive 97/15/CE de la Commission du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien, modifiée par le règlement (CE) No 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE, modifiée par le règlement (CE) No 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE) No 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol

Dispositions applicables: articles 1er à 9, annexes I et II

La référence à la directive 93/65/EEC du Conseil doit être supprimée le 20 octobre 2005.

No 2082/2000

Règlement (CE) No 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE modifié par:

- le règlement (CE) No 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE) No 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol

Dispositions applicables: articles 1er à 3, annexes I à III

No 549/2004

Règlement (CE) No 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen („règlement-cadre“)

Dispositions applicables: articles 1er à 4, article 6, et articles 9 à 14.

No 550/2004

Règlement (CE) No 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen („règlement sur la fourniture de services“)

Dispositions applicables: articles 1er à 19

No 551/2004

Règlement (CE) No 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen („règlement sur l'espace aérien“)

Dispositions applicables: articles 1er à 11

No 552/2004

Règlement (CE) No 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien („règlement sur l'interopérabilité“)

Dispositions applicables: articles 1er à 12

## **C. Protection de l'environnement**

No 89/629

Directive 89/629/CEE du Conseil, du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils.

Dispositions applicables: articles 1er à 8

No 92/14

Directive 92/14/CEE du Conseil du 2 mars 1992 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1 deuxième partie chapitre 2, deuxième édition (1988) modifiée par:

- la directive 98/20/CE du Conseil du 30 mars 1998 modifiant la directive 92/14/CEE
- la directive 1999/28/CE de la Commission du 21 avril 1999 portant modification de l'annexe de la directive 92/14/CEE du Conseil
- le règlement (CE) No 991/2001 de la Commission du 21 mai 2001 modifiant l'annexe de la directive 92/14/CEE du Conseil

Dispositions applicables: articles 1er à 11, annexe

No 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1er à 15, annexes I et II

No 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables: articles 1er à 16, annexes I à IV

#### **D. Protection des consommateurs**

No 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: articles 1er à 10

No 92/59

Directive 92/59/CEE du Conseil, du 29 juin 1992, relative à la sécurité générale des produits

Dispositions applicables: articles 1er à 19

No 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs

Dispositions applicables: articles 1er à 10, annexe

No 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: articles 1er à 34

No 2027/97

Règlement (CE) No 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident modifié par:

- le règlement (CE) No 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) No 2027/97

Dispositions applicables: articles 1er à 8

No 261/2004

Règlement (CE) No 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) No 295/91

Dispositions applicables: articles 1er à 17

#### ***E. Systèmes informatisés de réservation***

No 2299/1989

Règlement (CEE) No 2299/1989 du Conseil, du 24 juillet 1989, instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation modifié par:

- le règlement (CEE) No 3089/93 du Conseil du 29 octobre 1993 modifiant le règlement (CEE) No 2299/89
- le règlement (CE) No 323/1999 du Conseil du 8 février 1999 modifiant le règlement (CEE) No 2299/89

Dispositions applicables: articles 1er à 22, annexe

#### ***F. Aspects sociaux***

No 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail

Dispositions applicables: articles 1er à 16, et 18-19

No 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: articles 1er à 19, 21 à 24 et 26 à 29

No 2000/79

Directive 2000/79 du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en oeuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: articles 1er à 5

#### ***G. Autres textes législatifs***

No 91/670

Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1er à 8, annexe

Service Central des Imprimés de l'Etat

6095/01

N° 6095<sup>1</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes I à VI**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(23.3.2010)

Par dépêche du 10 décembre 2009, le Conseil d'Etat fut saisi par le Premier Ministre, Ministre d'Etat, du projet de loi sous objet qui a été élaboré par le ministre des Affaires étrangères.

Au projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs ainsi que l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part.

Le Conseil d'Etat ignore si la Chambre de commerce a été consultée en la matière, alors qu'au moment de l'adoption du présent avis il n'avait pas encore eu communication de la prise de position afférente.

\*

L'accord aérien que l'Union européenne et ses Etats membres ont signé le 12 décembre 2006 avec le Maroc, et que le projet de loi sous avis a pour objet d'approuver, s'inscrit selon ses auteurs dans le cadre de la politique extérieure de l'Union européenne en matière d'aviation civile et a pour objectif de contribuer à la création d'un espace aérien commun avec les „pays du voisinage„, (Algérie, Arménie, Autorité palestinienne, Azerbaïdjan, Belarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Moldavie, Maroc, Syrie, Tunisie et Ukraine).

Dans cet ordre d'idées, l'accord en question fait suite à un autre accord aérien multilatéral que la Communauté européenne et ses Etats membres avaient signé le 9 juin 2006 avec plusieurs pays tiers, dont ceux des Balkans. Le projet de loi portant approbation de l'accord en question a fait l'objet d'un avis du Conseil d'Etat le 2 février 2010 (doc. parl. *No 5798<sup>1</sup>*).

Le transport aérien entre l'Union européenne et le Maroc s'avère important dans l'intérêt du tourisme marocain, représentant un des principaux piliers de son économie. L'accord a une double finalité: libéraliser progressivement les relations aériennes entre l'Union européenne et le Maroc et assurer la reprise par le Maroc de l'acquis communautaire en matière de transports aériens (cf. article 7: droit de la concurrence, article 10: droits de douane et taxes, article 18: protection des consommateurs, Annexe VI: exigences communautaires sur la sécurité aérienne et la gestion du trafic, application des règles communautaires sur la protection de l'environnement, sur les systèmes de réservation, sur les aspects sociaux et sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel exerçant des fonctions dans l'aviation civile). Selon l'Annexe V, les transporteurs aériens de l'Islande, du Liechtenstein et de la Norvège (au titre de l'Accord sur l'Espace économique européen) ainsi que de la Suisse (au titre de l'accord aérien signé avec la Confédération suisse) bénéficieront des avantages prévus par l'Accord et seront liés par les obligations qu'il comporte.

Aux termes de son Annexe IV, l'Accord est censé être mis en œuvre en deux phases. Les deux premières années d'application des stipulations qu'il comporte serviront à intégrer l'acquis commu-

nautaire et à supprimer les limitations tenant à la nationalité, à la fréquence et à la capacité. Au terme de cette première étape, le comité mixte institué en vertu de l'article 22 de l'Accord se prononcera sur le degré de réalisation de ces objectifs. Si sa décision est favorable, la mise en œuvre de la deuxième étape sera entamée. Celle-ci consiste dans la possibilité pour les compagnies aériennes de mettre à profit les droits décrits à l'Annexe I, paragraphe 2, à savoir

- pour les transporteurs européens, le droit d'exploiter des services aériens entre des points situés dans l'Union européenne, un ou plusieurs points situés au Maroc et des points situés au-delà;
- pour les transporteurs marocains, le droit d'exploiter des services aériens entre des points situés au Maroc et un ou plusieurs points situés dans l'Union européenne.

L'article 26 de l'Accord prévoit encore qu'en principe les accords bilatéraux conclus par les Etats membres de l'Union européenne et le Maroc se trouvent remplacés par le nouvel accord à approuver, sauf pour les droits de trafic qui ne rentrent pas dans le champ d'application de ce dernier et à condition de ne pas donner lieu à des discriminations entre Etats membres. L'exposé des motifs mentionne à cet égard, tout comme d'ailleurs l'Annexe II de l'Accord, un accord signé le 5 juillet 1961 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume du Maroc; il omet toutefois de préciser quels sont au regard du nouveau cadre conventionnel les droits des compagnies luxembourgeoises qui ne sont pas affectés par les nouvelles stipulations convenues par les autorités communautaires.

\*

Le Conseil d'Etat note qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 27 de l'Accord, le comité mixte peut modifier les annexes de l'Accord. Aux termes de l'article 22 de l'Accord, les décisions du comité mixte sont prises „d'un commun accord,, et contraignantes pour les parties contractantes. Le paragraphe 2 de l'article 27 en question constitue donc une clause d'approbation anticipée. Le Conseil d'Etat peut consentir à cette clause qui est constitutionnellement valable, étant donné que les limites de l'assentiment y sont tracées avec la précision requise.

Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat suggère par ailleurs d'omettre tant dans l'intitulé qu'à l'article unique la précision numérique des Annexes de l'Accord en écrivant deux fois *in fine* „... et de ses Annexes“.

Le texte du projet de loi ne donne pas lieu à d'autres observations.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 23 mars 2010.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Georges SCHROEDER

6095/02

N° 6095<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(21.4.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Marc SPAUTZ, Rapporteur; MM. François BAUSCH, Eugène BERGER, Lucien CLEMENT, Fernand DIEDERICH, Mme Marie-Josée FRANK, MM. Paul HELMINGER, André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI et Marcel OBERWEIS, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 18 décembre 2009 par Monsieur le Ministre des Affaires étrangères.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis en date du 23 mars 2010.

En date du 14 avril 2010, la Commission du Développement durable a désigné M. Marc Spautz comme rapporteur du projet de loi sous objet. Lors de sa réunion du 21 avril 2010, la commission parlementaire a procédé à l'examen du texte sous rubrique à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté en date du 21 avril 2010.

\*

**II. OBJET DE LA LOI**

L'accord aérien que l'Union européenne et ses Etats membres ont signé le 12 décembre 2006 avec le Maroc, et que le projet de loi sous avis a pour objet d'approuver, s'inscrit selon ses auteurs dans le cadre de la politique extérieure de l'Union européenne en matière d'aviation civile et a pour objectif de contribuer à la création d'un espace aérien commun avec les „pays du voisinage“ (Algérie, Arménie, Autorité palestinienne, Azerbaïdjan, Belarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Moldavie, Maroc, Syrie, Tunisie et Ukraine).

Dans cet ordre d'idées, l'accord en question fait suite à un autre accord aérien multilatéral que la Communauté européenne et ses Etats membres avaient signé le 9 juin 2006 avec plusieurs pays tiers, dont ceux des Balkans. La négociation de cet accord aérien avec le Maroc a été menée par la Commission européenne sur la base d'un mandat que lui ont délivré les Etats membres de la Communauté européenne en décembre 2004: les Etats membres ont en effet souhaité donner la priorité au Maroc qui s'est montré l'un des partenaires les plus ouverts du partenariat euro-méditerranéen instauré par la conférence de Barcelone en 1995.

L'objet de l'accord euro-méditerranéen est la libéralisation progressive des relations aériennes entre la Communauté européenne et le Maroc en échange de la reprise progressive, par ce dernier pays,

d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. En effet, cet accord euro-méditerranéen permettra, à terme, de garantir des niveaux élevés et uniformes de sécurité et de gestion du trafic aérien avec le Maroc, ainsi que l'application des règles communautaires en matière de concurrence, de droits des consommateurs et de protection de l'environnement. Cette harmonisation des normes devrait permettre de garantir un cadre concurrentiel équitable et de satisfaire la demande croissante de services aériens vers le Maroc. Cette demande croissante s'explique par la politique d'ouverture défendue par le Gouvernement marocain qui s'est fixé l'objectif d'atteindre 10 millions de passagers internationaux par an d'ici 2010. Or, le transport aérien constitue le principal mode de transport utilisé pour acheminer les touristes au Maroc. L'accord euro-méditerranéen est donc l'un des leviers essentiels des autorités marocaines pour atteindre les objectifs qu'elles se sont données en matière de développement touristique.

Le Maroc est aujourd'hui lié par des accords bilatéraux sur les services aériens à une quinzaine de pays de la Communauté européenne parmi lesquels figurent les plus importants en matière d'aviation civile c'est-à-dire la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, les Pays-Bas ou la Suède mais également le Grand-Duché de Luxembourg.

L'Accord en question est censé être mis en œuvre en deux phases. Les deux premières années d'application des stipulations qu'il comporte serviront à intégrer l'acquis communautaire et à supprimer les limitations tenant à la nationalité, à la fréquence et à la capacité. Au terme de cette première étape, le comité mixte institué en vertu de l'article 22 de l'Accord se prononcera sur le degré de réalisation de ces objectifs. Si sa décision est favorable, la mise en œuvre de la deuxième étape sera entamée. Celle-ci consiste dans la possibilité pour les compagnies aériennes de mettre à profit les droits décrits à l'Annexe I, paragraphe 2, à savoir:

- pour les transporteurs européens, le droit d'exploiter des services aériens entre des points situés dans l'Union européenne, un ou plusieurs points situés au Maroc et des points situés au-delà;
- pour les transporteurs marocains, le droit d'exploiter des services aériens entre des points situés au Maroc et un ou plusieurs points situés dans l'Union européenne.

L'article 26 de l'Accord prévoit encore qu'en principe les accords bilatéraux conclus par les Etats membres de l'Union européenne et le Maroc se trouvent remplacés par le nouvel accord à approuver, sauf pour les droits de trafic qui ne rentrent pas dans le champ d'application de ce dernier et à condition de ne pas donner lieu à des discriminations entre Etats membres. L'exposé des motifs mentionne à cet égard, tout comme d'ailleurs l'Annexe II de l'Accord, un accord signé le 5 juillet 1961 entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement du Royaume du Maroc. Cependant il y a lieu d'indiquer qu'une ligne régulière entre le Luxembourg et le Maroc n'a pas vu le jour. En revanche, la compagnie Luxair dessert e. a. les aéroports d'Agadir et de Marrakech à titre de vols charters affrétés par le tour-opérateur Luxair Tours. En 2008, quelque 10.500 passagers ont gagné le Maroc via l'aéroport de Luxembourg. Aucune compagnie marocaine ne dessert l'aéroport de Luxembourg.

\*

### III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT ET TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Le Conseil d'Etat note qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 27 de l'Accord, le comité mixte peut modifier les annexes de l'Accord. Aux termes de l'article 22 de l'Accord, les décisions du comité mixte sont prises „d'un commun accord“ et contraignantes pour les parties contractantes. Le paragraphe 2 de l'article 27 en question constitue donc une clause d'approbation anticipée. Le Conseil d'Etat peut consentir à cette clause qui est constitutionnellement valable, étant donné que les limites de l'assentiment y sont tracées avec la précision requise.

Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat suggère par ailleurs d'omettre tant dans l'intitulé qu'à l'article unique la précision numérique des Annexes de l'Accord en écrivant deux fois *in fine* „... et de ses Annexes“.

La Commission parlementaire décide de suivre cette suggestion.

Le texte du projet de loi ne donne pas lieu à d'autres observations de la part de la Haute Corporation.

\*

#### IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

#### PROJET DE LOI

**portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes**

**Article unique.**— Sont approuvés l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et ses Annexes.

Luxembourg, le 21 avril 2010

*Le Rapporteur,*  
Marc SPAUTZ

*Le Président,*  
Fernand BODEN

Service Central des Imprimés de l'Etat

6095/03

**N° 6095<sup>3</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2009-2010

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(16.7.2010)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 9 juillet 2010 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 6 juillet 2010 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 23 mars 2010;

*se déclare d'accord*

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 16 juillet 2010.

*Le Secrétaire général,*

Marc BESCH

*Le Président,*

Georges SCHROEDER

Service Central des Imprimés de l'Etat

23

## CHAMBRE DES DÉPUTÉS

Session ordinaire 2009-2010

---

RM/vg

### Commission du Développement durable

#### Procès-verbal de la réunion du 21 avril 2010

##### ORDRE DU JOUR :

1. Prise de position de la Chambre des Députés relative à l'avant-projet de Plan national pour un développement durable  
- Présentation et adoption du projet de prise de position
2. 6095 Projet de loi portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes I à VI  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6065 Projet de loi relatif aux travaux de mise en valeur des hauts fourneaux A et B de Belval  
- Rapporteur : Monsieur Marc Spautz  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. Divers

\*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Diederich, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Marc Spautz,

Mme Maryse Scholtes, M. Tom Weisgerber, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Alex Fixmer, M. Mario Schweitzer, du Fonds Belval,

Mme Francine Cocard, Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire,

Excusés : Mme Anne Brasseur, M. André Hoffmann

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

## **1. Prise de position de la Chambre des Députés relative à l'avant-projet de Plan national pour un développement durable**

Le projet d'avis de la Commission du Développement durable a été adapté à la lumière des discussions ayant eu lieu au cours de la réunion du 7 avril dernier et les réflexions de chaque groupe et sensibilité politique ont été, dans la mesure du possible, intégrées dans le nouveau texte.

Monsieur le Président de la Commission informe qu'en date du 17 mars 2010, la Conférence des Présidents a décidé que « *l'avis sur l'avant-projet de Plan national pour le développement durable sera à approuver par la Chambre des Députés réunie en séance plénière avant sa transmission au Gouvernement* ».

Dans ce contexte, il propose de s'aligner sur la forme du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructures réalisés par l'Etat et d'organiser un débat d'orientation relatif à l'avant-projet de PNDD, avec un temps de parole selon le modèle 1. Suite aux discussions, la Chambre des Députés serait appelée à se prononcer sur l'avis de la Commission par le biais d'une résolution. Les membres de la Commission se déclarent d'accord avec cette façon de procéder. Un courrier sera envoyé à la Conférence des Présidents, afin de requérir son assentiment en la matière.

Les modifications suivantes sont encore apportées au projet de prise de position :

- Chaque occurrence de l'expression « *avis de la Chambre des Députés* » est remplacée par l'expression « *avis de la Commission du Développement durable* » ;
- Afin de regrouper de manière plus logique les suggestions de la commission dans le chapitre 5.3., le paragraphe « *5.3.9. Suggestions concernant la politique de sauvegarde de la biodiversité, de la protection de l'environnement et de la lutte contre le changement climatique* » devient le paragraphe 5.3.3. et les autres paragraphes sont renumérotés en conséquence ;
- Le premier tiret du nouveau paragraphe 5.3.3. se lira dorénavant comme suit : « *préparer l'Après Kyoto et prévoir de signer un nouveau traité incluant tous les pays et respectant l'engagement pris à Copenhague de maintenir l'augmentation de la température mondiale à moins de 2 degrés Celsius* ».

Suite à cet échange de vues, le projet d'avis est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'avis, ainsi que le projet de résolution sont repris en annexes 1 et 2 du présent procès-verbal.

## **2. 6095 Projet de loi portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes I à VI**

Le projet de loi sous rubrique a pour but l'approbation d'un accord aérien que l'UE et ses Etats membres ont signé le 12 décembre 2006 avec le Maroc. Cet accord s'inscrit dans le cadre de la politique extérieure de l'UE en matière d'aviation civile et vise à contribuer à la création d'un espace aérien commun avec les « pays du voisinage » (Algérie, Arménie, Autorité palestinienne, Azerbaïdjan, Bélarus, Egypte, Géorgie, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Moldavie, Maroc, Syrie, Tunisie et Ukraine).

L'objet de l'accord euro-méditerranéen est la libéralisation des relations aériennes entre l'UE et le Maroc en échange de la reprise progressive, par le Maroc, d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien. En effet, cet accord permettra, à terme, de garantir des niveaux élevés et uniformes de sécurité et de gestion du trafic aérien avec le Maroc, ainsi que l'application des règles communautaires en matière de concurrence, de droits des consommateurs et de protection de l'environnement. Cette harmonisation des normes devrait permettre de garantir un cadre concurrentiel équitable et de satisfaire la demande croissante de services aériens vers le Maroc. Cette demande croissante s'explique par la politique d'ouverture défendue par le Gouvernement marocain qui s'est fixé l'objectif d'atteindre 10 millions de passagers internationaux par an d'ici 2010. Or, le transport aérien constitue le principal mode de transport utilisé pour acheminer les touristes au Maroc. L'accord euro-méditerranéen est donc l'un des leviers essentiels des autorités marocaines pour atteindre les objectifs qu'elles se sont données en matière de développement touristique.

Dans son avis du 23 mars 2010, le Conseil d'Etat note qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 27 de l'Accord, le comité mixte peut modifier les Annexes de l'Accord. Aux termes de l'article 22 de l'Accord, les décisions du comité mixte sont prises d'un commun accord et contraignantes pour les parties contractantes. Le paragraphe 2 de l'article 27 en question constitue donc une clause d'approbation anticipée. Le Conseil d'Etat peut consentir à cette clause qui est constitutionnellement valable, étant donné que les limites de l'assentiment y sont tracées avec la précision requise. Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat suggère d'omettre tant dans l'intitulé qu'à l'article unique la précision numérique des Annexes de l'Accord en écrivant deux fois *in fine* « ... et de ses Annexes ». La Commission décide de suivre cette suggestion.

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6095<sup>2</sup>. Ce projet de rapport ne soulève aucune observation de la part des membres de la Commission du Développement durable ; il est adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose le modèle de base pour les débats en séance publique.

### **3. 6065 Projet de loi relatif aux travaux de mise en valeur des hauts fourneaux A et B de Belval**

Dans son avis complémentaire du 20 avril 2010, le Conseil d'Etat déclare partager le souci de la Chambre des Députés d'économiser des deniers publics en relation avec un projet qui ne sert pas directement les besoins vitaux du pays. Il rappelle néanmoins que l'accord parlementaire requis en vertu de l'article 99 de la Constitution ne constitue qu'une autorisation sans obligation pour le pouvoir exécutif de procéder à la dépense des crédits alloués. Il aurait dès lors été possible à la Chambre des Députés de voter la loi en projet dans sa version initiale et de demander au Gouvernement, par exemple sous forme de

motion, de surseoir à la deuxième phase relative à la création des espaces destinés à abriter le CNCI.

Le libellé des amendements ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, qui renvoie cependant à son observation figurant dans son avis du 18 décembre 2009 au sujet de l'opportunité d'une autorisation légale, suite à l'adaptation du seuil de l'article 80 de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat suite à la modification de celui-ci par la loi du 29 mai 2009.

Après avoir brièvement commenté cet avis complémentaire, Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire 6065<sup>4</sup>.

L'orateur signale en outre avoir rédigé une proposition de motion invitant le Gouvernement à réaliser dans les meilleurs délais la restauration des hauts fourneaux, à reporter la réalisation du CNCI sans l'abandonner et à en prévoir la réalisation dès que la situation financière de l'Etat le permettra. Ce projet de motion, joint en annexe 3 du présent procès-verbal, ne soulève pas de commentaire de la part des membres de la Commission.

Monsieur le Président rappelle qu'il avait décidé d'organiser une réunion jointe avec la Commission de la Culture, afin de clarifier le concept du CNCI. Cette réunion sera convoquée lorsque le projet de loi 6065 sera évacué

Les membres de la commission parlementaire procèdent ensuite à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir les points suivants :

Le groupe parlementaire LSAP se déclare d'accord avec le projet de loi tel que présenté par Monsieur le Rapporteur. Il considère pourtant, à l'instar du Conseil d'Etat, qu'il aurait été préférable de voter le texte dans sa version initiale, afin de s'assurer que le projet de construction du CNCI reste dans la procédure législative, et ne soit pas réduit à une simple motion. Le groupe socialiste estime en effet que l'on a absolument besoin du CNCI pour créer un concept culturel et animer le quartier de Belval. Il plaide vivement pour que cette construction ne soit pas abandonnée, même s'il est conscient qu'il ne s'agit pas d'une priorité en période de crise économique.

Le groupe parlementaire DP est lui aussi d'accord avec le projet de loi. Il est d'avis que les hauts fourneaux font partie du patrimoine de notre pays et qu'ils ont d'ailleurs contribué à créer la richesse actuelle du Luxembourg. Même si l'on se trouve dans une situation financière délicate, ce projet doit être mené à bien. Le groupe libéral ne manque cependant pas de remarquer l'erreur des partis de la majorité qui, lors du vote du budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2010, en décembre dernier, ont choisi d'ignorer les problèmes financiers du pays, qui existaient pourtant déjà.

Le groupe parlementaire *déi gréng* approuve également le projet de loi, malgré la situation économique critique du pays. Il est lui aussi d'avis que le site des hauts fourneaux de Belval fait partie de notre héritage historique et culturel. Il considère qu'il s'agit d'un investissement productif, car la restauration des hauts fourneaux ne sera pas seulement une plus-value pour le site lui-même, mais pour tout le pays et qu'elle engendrera inévitablement des retombées touristiques, à l'image de ce qui s'est produit à Völklingen.

Madame Marie Josée Frank exprime quant à elle un sentiment bien plus mitigé : si elle comprend l'importance historique et culturelle des hauts fourneaux, elle est d'avis qu'en temps de crise, la somme investie devrait être utilisée à d'autres fins, notamment sociales.

Suite à cette intervention, il est rappelé que :

- la restauration des hauts fourneaux est une décision prise depuis longtemps par le Gouvernement ;
- si l'on n'intervient pas immédiatement, le coût de la restauration ne fera que s'élever ;
- la scission du projet a été faite dans le but d'épargner des fonds publics ;
- la somme investie dans le projet de restauration comporte également un aspect de mise en sécurité du site ;
- 13.930.000 euros ont d'ores et déjà été engagés dans ce projet par la loi du 17 novembre 2003 relative aux études et travaux préliminaires en vue de la réalisation d'un Centre National de la Culture Industrielle sur le site des hauts fourneaux à Belval-Ouest. L'abandon du projet impliquerait la perte définitive de ces fonds.

La situation perverse engendrée par ce projet de restauration est également brièvement évoquée. Il apparaît en effet que, malgré les sommes importantes investies, il n'y a que peu de monde qui se retrouve dans la solution de compromis choisie par le Gouvernement. La Commission du Développement durable a cependant l'impression que l'opposition est moins grande qu'elle ne l'a été auparavant, notamment grâce à la décision de faire avancer le projet.

A une question afférente, les responsables du Fonds Belval répondent que, suite à la décision de scission du projet par la Commission du Développement durable, la planification des travaux a été modifiée en gardant à l'esprit la future construction du CNCI : les travaux seront organisés de sorte à ne pas avoir à refaire deux fois les déblaiements ou les différents raccordements.

\*

Suite à cet échange de vues, le projet de rapport est adopté, Madame Marie-Josée Frank s'abstenant. La Commission du Développement durable propose le modèle 1 pour les débats en séance publique.

#### **4. Divers**

Les membres de la Commission envisagent d'effectuer une visite du Port de Mertert, ainsi que de l'usine de biogaz à Kehlen.

Ils décident en outre de consacrer une réflexion approfondie à la problématique de la gestion des déchets. Ainsi, dans une première phase, le nouveau Plan national de gestion des déchets leur sera présenté puis, dans un second temps, une journée entière sera consacrée à des visites sur le terrain. Ces visites pourraient avoir lieu, par exemple, pendant les vacances de la Pentecôte. Monsieur le Président invite les membres de la Commission à faire des suggestions en la matière.

La réunion du 28 avril prochain sera consacrée à l'examen du projet de loi 6014 portant réorganisation de l'administration des Ponts et Chaussées, ainsi qu'à un échange de vues avec Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures au sujet des conséquences sur le trafic aérien de l'éruption du volcan islandais d'Eyjafjallajokull.

Luxembourg, le 23 avril 2010

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## ANNEXE 1

# **Avis de la Commission du Développement durable relatif à l'avant-projet de Plan national de développement durable**

(21.04.2010)

### **1. Introduction**

L'idée fondamentale du développement durable consiste à préserver l'environnement et les ressources naturelles afin de répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre les chances des générations futures, par la mise en œuvre de mesures équilibrées entre les secteurs de l'environnement, de l'économie et du social.

A cet égard, notre pays se trouve confronté à de nombreux défis, qui vont du constat qu'une croissance illimitée n'est guère possible sur une planète aux ressources limitées à la question de la conception générale de l'économie de demain et à celle des changements socio-économiques nécessaires à la protection du climat et de l'environnement. Pour répondre à ces défis, la notion de développement durable devra servir de base aux orientations politiques à venir.

C'est en gardant en permanence à l'esprit cette notion fondamentale que la Commission du Développement durable tentera ci-dessous d'apporter quelques réflexions au sujet l'avant-projet de Plan national de développement durable lui soumis pour avis.

### **2. Le cadre législatif**

Le cadre législatif pour le développement durable a été fixé dans la loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable. Cette loi instaure une structure bien définie, en instituant le Conseil Supérieur pour le Développement Durable (CSDD) et la Commission interdépartementale pour le développement durable (CIDD). En outre, la loi met en place une série d'instruments tels que :

- le Plan National pour un Développement Durable (PNDD) : établi tous les 4 ans, il doit préciser les domaines d'action prioritaires, les objectifs concrets et les actions à prendre dans la perspective du développement durable. Il constitue un document politique dont le Gouvernement assume la responsabilité finale et qui doit le guider sur la voie du développement durable. L'article 10 de la loi prévoit que le PNDD devra aborder au moins les thèmes suivants :
  - la désignation de secteurs-clés dans lesquels des mesures particulières doivent être prises pour assurer un développement durable et la formulation d'objectifs y relatifs,
  - les mesures, moyens et délais pour réaliser les objectifs du Plan ainsi que les priorités à respecter à cet égard,
  - les conséquences financières, économiques, sociales et écologiques escomptées des mesures prises pour un développement durable ;
- le rapport national sur la mise en œuvre du développement durable : établi tous les deux ans, il doit décrire, d'une manière scientifique et objective, la situation du Luxembourg en matière de développement durable en vue de tirer des enseignements, tant des succès

engrangés que des erreurs commises. Il devra également évaluer, sur base d'hypothèses pertinentes, les conséquences de l'action ou de l'inaction en matière de développement durable ;

- les indicateurs de développement durable : ils font partie intégrante du rapport national et doivent servir d'outil de mesure quant aux progrès réalisés sur la voie du développement durable. Ils sont au nombre de 27 et sont équitablement répartis entre les trois piliers du développement durable : 9 indicateurs du domaine social, 9 indicateurs économiques et 9 indicateurs environnementaux.

Il est à noter qu'un premier PNDD avait été adopté par le Conseil de Gouvernement en mai 1999. Il s'agissait d'un plan de mise en œuvre des déclarations faites lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement qui a eu lieu à Rio de Janeiro en 1992, et où les participants s'étaient engagés à concevoir une politique du développement durable. Ce premier PNDD avait pour but de préciser les domaines d'action prioritaires du Luxembourg dans la perspective d'un développement durable, de formuler des objectifs concrets et de proposer les actions et instruments nécessaires à leur mise en œuvre. Sa vocation était de préparer le Luxembourg au défi environnemental en mettant en synergie les piliers du développement durable : l'efficacité économique, la solidarité sociale et la protection de la nature. En l'absence d'une base légale appropriée, les objectifs du plan de 1999 n'avaient pas de valeur juridique contraignante. Ils étaient simplement conçus comme des lignes directrices à suivre en vue de progresser vers un développement durable.

Les 27 indicateurs de développement durable ont été publiés pour la première fois en 2002.

Le premier rapport national sur la mise en œuvre du développement durable a été publié en 2006. Ce rapport évalue la mise en œuvre du premier PNDD de 1999 et trace les axes de développement futurs pour le deuxième PNDD.

### **3. Antécédents**

L'avant-projet de PNDD a été adopté par le Gouvernement en Conseil le 6 mars 2009. Le document a été communiqué à la Chambre des Députés en date du 29 juillet 2009.

Aux termes de l'article 11, paragraphe 3 de la loi du 25 juin 2004, l'avant-projet de PNDD, élaboré par la CIDD et approuvé par le Gouvernement, est soumis pour avis à la Chambre des Députés et au Conseil Supérieur pour un développement durable. Le paragraphe 5 du même article 11 retient que la Chambre des Députés et le Conseil Supérieur font parvenir au Gouvernement leurs avis motivés sur l'avant-projet dans les quatre mois suivant sa communication.

Au sein de la Chambre des Députés, c'est la Commission du Développement durable qui a été chargée de rédiger un avis en la matière. Cette dernière a convenu, en accord avec les représentants gouvernementaux, que l'avis serait transmis au Gouvernement avec un léger retard par rapport au calendrier prévu par la loi du 25 juin 2004. En effet, les membres de la commission parlementaire ont estimé qu'il serait intéressant que, dans sa prise de position, la Commission puisse tenir compte des éventuelles décisions prises lors de la Conférence de Copenhague de décembre 2009.

La Commission du Développement durable s'est posé la question de savoir si la présente prise de position serait, oui ou non, discutée en séance publique. Certains membres de la Commission étaient d'avis que, d'une part pour légitimer l'avis de la commission parlementaire et, d'autre part, pour sensibiliser le grand public, celle-ci devait être adoptée

par les Députés réunis en séance plénière. D'autres membres ont au contraire estimé que la prise de position serait simplement transmise au Gouvernement par courrier via le Président de la Chambre. En date du 17 mars 2010, la Commission du Développement durable a adressé un courrier à la Conférence des Présidents de la Chambre pour requérir son avis en la matière. En date du 13 avril 2010, la Conférence des Présidents a décidé que l'avis serait à approuver par la Chambre en séance publique avant d'être transmise au Gouvernement.

La Commission du Développement durable a procédé à plusieurs échanges de vues à propos de l'avant-projet de PNDD, lors des réunions des 16 septembre 2009, 23 septembre 2009, 10 mars 2010 et 7 avril 2010. En date du 23 septembre 2009, Monsieur le Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures est venu présenter ce projet de plan devant la commission parlementaire. Lors de cette même réunion, il a été retenu que Monsieur Marcel Oberweis se chargerait de rédiger un document destiné à servir de base de discussion en vue de la rédaction de la prise de position de la Commission du Développement durable.

La présente prise de position a été adoptée par la Commission du Développement durable en date du 21 avril 2010.

#### **4. Résumé de l'avant-projet de PNDD**

Après une courte introduction qui définit les cinq principes fondamentaux sur lesquels doit se baser le développement durable, à savoir :

1. le respect des droits des générations futures,
2. la qualité de vie et l'épanouissement personnel,
3. le respect des limites écologiques et de la capacité de régénération de la nature,
4. la protection de la cohésion sociale et
5. la prospérité économique,

l'avant-projet de PNDD établit, dans un premier chapitre, une liste 14 tendances dites « non durables », qui vont à l'encontre d'un développement durable au Luxembourg. Ces 14 tendances sont :

1. la sur-utilisation des ressources naturelles et la perte de la biodiversité suite à une production et une consommation non durables,
2. la consommation foncière trop importante, la sur-utilisation des sols et la fragmentation des paysages avec des effets négatifs sur le paysage et la récréation, la nappe phréatique et la biodiversité,
3. le changement climatique incontrôlé, notamment suite à une consommation énergétique croissante,
4. la croissance continue du transport avec des conséquences négatives sur la consommation énergétique et foncière ainsi que sur la sécurité routière,
5. la précarisation de la population,
6. la mise en danger de la cohésion sociale,
7. la mise en danger de la santé publique et le développement des « maladies de civilisation »,
8. le vieillissement de la population et ses conséquences sur la structure sociale, le marché du travail et le système de protection sociale,
9. le danger de crises économiques suite à une haute volatilité des marchés financiers internationaux,
10. le risque d'une capacité d'action réduite de l'Etat, en raison du manque de ressources financières,

11. les écarts de revenus importants entre le Nord et le Sud, les progrès inégaux dans la lutte contre la pauvreté malgré des succès partiels,
12. les défis posés au système éducatif au niveau de la qualification et de l'éducation au développement durable,
13. les inégalités de chances et de qualité de vie entre hommes et femmes,
14. la gouvernance qui pâtit d'un manque de cohérence.

Dans un second chapitre, l'avant-projet de PNDD tente de définir comment garantir la qualité de vie pour le Luxembourg. Pour ce faire, il énumère 89 objectifs d'action et propose 155 mesures, répartis en 18 objectifs de qualité :

1. la protection de la biodiversité, la conservation et l'exploitation durable des ressources naturelles,
2. la consommation et la production durables,
3. le développement durable de l'organisation spatiale (construction, logement et travail durables),
4. la protection du climat, avec la limitation des effets du changement climatique et de ses coûts pour la société et l'environnement,
5. le découplage entre croissance économique et demande de transport,
6. le plein emploi, et notamment l'occupation des travailleurs plus âgés,
7. la réduction de la précarisation,
8. l'accès à une protection sociale équitable et efficace,
9. l'intégration des concitoyens non luxembourgeois et des frontaliers,
10. la garantie d'une meilleure qualité de vie, en promouvant la santé physique et psychique ainsi qu'une meilleure protection contre les risques menaçant la santé,
11. la sécurisation de l'économie face aux crises, la garantie de la compétitivité, la diversification économique,
12. la viabilité des finances publiques,
13. la contribution à l'éradication de la pauvreté au niveau mondial,
14. la promotion d'un développement durable global,
15. l'augmentation du niveau de formation et de qualification,
16. la formation au développement durable,
17. la promotion de l'égalité hommes-femmes,
18. la cohérence de la politique et la mise en place d'une politique intégrée.

## **5. Commentaires de la Commission du Développement durable**

Les membres de la Commission du Développement durable constatent que l'avant-projet de PNDD est un document substantiel, qui comporte de nombreuses propositions intéressantes.

Dans ce chapitre, la Commission se fixe comme objectif de vérifier si l'avant-projet répond aux attentes que l'on peut avoir d'un tel document et s'il avance les bonnes pistes pour mettre en œuvre le développement durable de notre pays. Elle tentera à cet égard d'énumérer quels sont les points positifs et les points négatifs de l'avant-projet de Plan.

La Commission du Développement durable adresse, dans la dernière partie de ce chapitre, quelques suggestions au Gouvernement, tout en énumérant les mesures qu'elle juge primordiales de mettre en pratique dans les meilleurs délais.

### **5.1. Les points positifs de l'avant-projet de PNDD**

La Commission du Développement durable approuve sans conteste la première partie du Plan. Cette première partie, dans laquelle sont listées les quatorze tendances dites « non durables », est courageuse et réaliste. Elle a le mérite d'identifier avec pragmatisme les problèmes que le pays sera appelé à résoudre dans un futur proche.

En outre, la commission parlementaire souhaite s'attarder sur trois points qui, à son avis, ont été traités de manière exemplaire par les auteurs de l'avant-projet et par les responsables politiques :

#### 5.1.1. L'information et la sensibilisation des citoyens

La loi précitée du 25 juin 2004 stipule que « le Ministre arrête les mesures permettant de donner à l'avant-projet de plan la notoriété la plus étendue possible et de consulter la population sur ce sujet » (article 11, paragraphe 4).

A cet égard, la Commission du Développement durable estime de manière unanime que la consultation publique est un élément essentiel dans la préparation du PNDD et qu'il faut attacher une attention particulière à son organisation. La Commission constate avec satisfaction que plusieurs actions ont été prises dans le contexte de l'article 11 (4), et notamment la publication de l'avant-projet de PNDD sur le site Internet du Ministère en octobre 2009, la parution d'annonces dans la presse écrite en décembre 2009, invitant les citoyens à donner leur avis sur l'avant-projet de PNDD, ainsi que la présence du Ministère du Développement durable et des Infrastructures durant l'*Oekofoire*. Dans le même ordre d'idées, la Commission du Développement durable approuve que trois tables rondes aient été organisées avec la société civile, avant même que l'avant-projet de PNDD ne soit finalisé.

Elle souligne cependant qu'il ne faudra pas se limiter à consulter la société civile organisée regroupant les acteurs concernés par la problématique et qui ont d'ores et déjà à maintes reprises fait connaître leur prise de position, mais qu'il faudra absolument impliquer le grand public. En effet, il apparaît que le citoyen ne connaît pas bien le concept du développement durable.

Ainsi, une véritable campagne de sensibilisation en faveur du développement durable serait fort utile. La Commission du Développement durable ne peut donc qu'approuver le fait que l'accord de coalition prévoie explicitement que « le Gouvernement continuera de mener une politique d'information et de sensibilisation en matière de l'environnement et du développement durable ». L'on pourrait y mettre l'accent sur la dimension culturelle du développement durable. Dans le cadre de cette campagne d'information, il faudrait également présenter les mesures que le particulier, le monde politique, les communes, les entreprises,... pourraient prendre en faveur d'un développement durable.

#### 5.1.2. La constitution du partenariat pour l'environnement et le climat

La Commission du Développement durable approuve la décision du Conseil de Gouvernement de constituer un partenariat pour l'environnement et le climat. Ce partenariat est un processus de concertation regroupant tous les acteurs intéressés : représentants de l'Etat, du patronat, des syndicats, des communes et des ONG travaillant dans les secteurs concernés.

Ce partenariat prévoit l'élaboration d'un deuxième Plan d'action national de réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à poursuivre la mise en œuvre des objectifs de Kyoto, ainsi que la préparation d'un plan national d'adaptation aux conséquences du changement climatique, à arrêter en 2011 conformément au programme gouvernemental. La

mise en place de ce partenariat aboutira à l'identification de mesures concrètes dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et, dans un stade ultérieur, il permettra de poursuivre la consultation publique une fois que le PNDD définitif sera approuvé, et ceci notamment dans le respect de l'article 12 (3) de la loi précitée du 25 juin 2004 qui dispose que « *Le Ministre arrête les mesures permettant de donner au plan la notoriété la plus étendue possible* ».

Les membres de la Commission du Développement durable saluent unanimement la mise en place de ce partenariat.

### 5.1.3. La politique du Gouvernement dans le cadre de la stratégie nationale d'éducation au développement durable

Afin d'intégrer la durabilité dans l'esprit de tout un chacun, la Commission du Développement durable estime essentiel de favoriser un mode de pensée global et interdisciplinaire. A cet égard, elle salue les récentes décisions prises par le Gouvernement.

En effet, en date du 5 mars dernier, le Gouvernement en Conseil a approuvé des mesures prioritaires pour la mise en place de la stratégie nationale d'éducation au développement durable.

Pour rappel, le 22 mai 2009, le Conseil de Gouvernement avait marqué son accord avec la stratégie nationale commune pour l'intégration de la dimension du développement durable dans l'éducation scolaire et extrascolaire élaborée par un comité interministériel dans le contexte de la mise en œuvre, au Luxembourg, de la décennie pour l'éducation au développement durable proclamée par les Nations Unies.

La stratégie proposée par le comité interministériel, composé de représentants du Ministère de l'Education nationale et de la Formation professionnelle, du Ministère de la Famille et de l'Intégration, du Ministère de la Culture, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, du Ministère de la Coopération et de l'action humanitaire et du Ministère de l'Environnement, se place dans la perspective de l'apprentissage permanent et engage tous les espaces d'apprentissage depuis la petite enfance jusqu'à l'âge adulte.

Cette stratégie comporte la définition d'une série de pistes d'action concernant notamment :

- la mise en réseau et la collaboration des acteurs ;
- l'intégration de l'éducation au développement durable au niveau de l'enseignement formel (scolaire, universitaire, formation continue) ainsi qu'au niveau non formel (maisons relais, politique des jeunes, collaboration avec les ONG) ;
- l'amélioration de la coordination entre les différents acteurs.

Dans ce contexte, le Conseil de Gouvernement a marqué son accord avec sept mesures prioritaires en vue de la mise en œuvre de la stratégie précitée :

- la publication et la diffusion de la stratégie d'éducation au développement durable ;
- l'organisation d'une table ronde nationale d'éducation au développement durable ;
- la mise en place d'une plateforme internet « Education au développement durable » ;
- la création d'une cellule de coordination ;
- l'intégration structurelle dans l'enseignement formel ;
- l'intégration dans l'éducation non formelle et informelle ;
- l'intégration dans la formation continue.

L'éducation au développement durable sera caractérisée par une approche par compétences et s'intègre donc de façon optimale dans la récente réforme du système scolaire luxembourgeois.

La Commission du Développement durable est d'avis que cette initiative s'intègre parfaitement dans l'élaboration du PNDD.

## **5.2. Les points négatifs de l'avant-projet de PNDD**

Parmi les critiques que la Commission du Développement durable adresse au document qui lui a été soumis pour avis, il y a lieu de retenir les points suivants :

- les 155 mesures proposées ont toutes été placées au même niveau et n'ont pas été hiérarchisées par ordre de priorité ;
- l'avant-projet de Plan ne fixe aucune échéance précise ;
- il n'a pas été mis en œuvre dans le cadre d'une politique intégrée ;
- l'avant-projet de PNDD ne va pas jusqu'au bout de sa réflexion. Ainsi, si des problèmes sont identifiés et pointés du doigt, l'on ne cherche pas toujours de solution pour améliorer la situation. A cet égard, l'incomplétude de la réflexion concernant la précarisation de certaines tranches de la population ou de celle concernant l'intégration de la population étrangère est mise en exergue. En effet, dans ces deux cas de figure, seules des solutions stéréotypées seraient envisagées pour remédier à ces deux problèmes pourtant très importants ;
- l'avant-projet de Plan a été élaboré en grande partie avant la crise financière et ne tient pas compte de l'évolution de la situation économique des derniers mois ni du fait que, depuis qu'il a été finalisé, certains indicateurs se sont détériorés (chômage, situation budgétaire de l'Etat, disparition éventuelle du secret bancaire, ...). Or, ces données doivent être intégrées. Les objectifs énumérés restent en effet valables, mais les moyens disponibles pour les atteindre se sont considérablement réduits. Il sera d'autant plus important que le Gouvernement réalise de façon prioritaire les mesures et projets ayant un impact positif majeur en termes de durabilité. Le nouveau Gouvernement issu des élections de 2009 doit retravailler l'avant-projet de Plan, et l'adapter à la nouvelle répartition ministérielle et à la crise économique ;
- la Commission constate que les derniers indicateurs de développement durable datent de 2002. Elle considère que ces indicateurs sont pourtant importants à prendre en considération dans le cadre de la finalisation du second Plan, car ce sont des instruments facilement compréhensibles par le grand public. En outre, il est essentiel de définir des indicateurs actualisés, notamment pour permettre aux responsables gouvernementaux d'orienter leurs politiques ;
- certains regrettent le manque d'évaluation critique du premier PNDD. Ils considèrent que ce monitoring serait essentiel pour ne pas reproduire les erreurs du passé et qu'il serait à cet égard utile de s'interroger sur le manque d'efficacité au cours des dix dernières années, malgré le fait que les quatorze tendances non durables avaient déjà été plus ou moins identifiées en 1999 ;
- la Commission du Développement durable salue l'initiative gouvernementale du « Partenariat » prônant une stratégie à long terme et plus amplement décrite au paragraphe 5.1.2. Cette approche permet en effet de réagir à la critique du manque de vision à long terme en matière de politique environnementale, manque de vision d'ailleurs mis en exergue par le CSDD dans son avis et confirmé par l'OCDE dans son rapport sur les examens environnementaux du Luxembourg publié le 31 mars dernier. Il est à cet égard symptomatique de noter que certaines des recommandations émises par l'OCDE mettent en avant la cohérence de vues entre une instance comme le CSDD qui

appréhende la réflexion sur un plan purement national et une instance internationale comme l'OCDE ;

- il est regrettable que l'avant-projet de plan ne fasse pas systématiquement référence aux plans et programmes existants dans les différents domaines. Contrairement à l'avant-projet de plan, certains plans existants contiennent des objectifs chiffrés et des échéances à respecter. Pour autant que les plans existants contribuent au développement durable, le PNDD devrait en tenir compte et insister sur leur mise en œuvre. Il en est notamment ainsi en ce qui concerne la réduction des émissions en CO<sub>2</sub> ou la mobilité. Ces domaines sont considérés comme prioritaires par le Gouvernement, ce qui devrait être reflété par le PNDD.

\*

Ces différents points critiques ont cependant, au moins en partie, été nuancés au cours d'échanges de vues que les membres de la Commission du Développement durable ont pu avoir avec les responsables gouvernementaux lors de la préparation de la présente prise de position. A cet égard, la commission parlementaire est consciente du fait que le document lui soumis n'est pas le Plan définitif et qu'il n'en est qu'à la phase d'avant-projet. En outre, la Commission du Développement durable se félicite de différentes explications qu'elle a pu recevoir, et qui vont sans conteste participer à l'amélioration du futur PNDD. Elle constate notamment que :

- le Gouvernement est en train de mettre en place, ensemble avec Eurostat, de nouveaux indicateurs de développement durable. En effet, le programme gouvernemental prévoit que « *deux ans après l'adoption du plan, un rapport national fera le bilan de la mise en œuvre des mesures au niveau des différentes politiques sectorielles. Ce rapport sera basé sur un système homogène d'indicateurs de développement durable cohérent avec les indicateurs développés par l'Union européenne et dans le cadre de la Stratégie de Lisbonne* ». Dans ce même contexte, la Commission du Développement durable note avec satisfaction que le programme gouvernemental projette qu'un PIB alternatif (« *PIB vert* ») sera calculé par le STATEC ;
- une évaluation du premier PNDD a été faite dans le contexte de la rédaction du premier rapport national sur la mise en œuvre du développement durable publié en 2006. Ce rapport présentait en effet, à l'aide des indicateurs de développement durable, une évaluation de la mise en œuvre des mesures inscrites dans le premier Plan de 1999 et il a, partant, servi de base pour le nouveau projet de PNDD ;
- la définition des priorités, la transposition politique de ces priorités, la fixation des échéances et l'évaluation du premier PNDD seront largement débattues dans le cadre du processus de partenariat pour l'environnement et le climat évoqué ci-dessus ;
- le Gouvernement est conscient du fait que les échéances et les priorités font, à ce stade, défaut. La Commission du Développement durable a, à cet égard, pris note du fait que les représentants gouvernementaux souhaitent qu'elle soit impliquée dans le processus de priorisation par le biais de sa prise de position. Elle tentera, ci-dessous, de faire quelques suggestions en la matière.

### **5.3. Suggestions de la Commission du Développement durable concernant la hiérarchisation des priorités**

Pour commencer, la Commission du Développement durable tient à rappeler, si besoin est, l'importance de ne jamais dissocier les trois piliers du développement durable. La notion de développement durable doit, de fait, être appréhendée de manière transversale, horizontale.

#### 5.3.1. Suggestions concernant la politique économique

La protection du climat est une nécessité d'un point de vue écologique, mais elle deviendra à moyen terme une nécessité du point de vue économique. Ainsi, la Commission du Développement durable suggère au Gouvernement d'accorder la priorité à la mise en œuvre des mesures suivantes :

- le déploiement du secteur des écotecnologies avec l'appui du Ministère de l'Économie ainsi que du Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche ;
- le développement d'une politique économique qui stimule la croissance verte, ceci notamment par la mise en œuvre du potentiel de création de nouveaux emplois dits « Green Jobs », par exemple dans le secteur de la rénovation de bâtiments vétustes, de l'expansion des énergies renouvelables ou même dans le secteur tertiaire ;
- la promotion des circuits économiques régionaux, afin de soutenir des produits locaux et écologiques ;
- l'encouragement par le secteur financier de projets écologiques (ex. : mise en place de taux d'intérêt plus bas pour le financement de projets écologiques) ;
- une réflexion sur la mise en œuvre éventuelle d'une réforme fiscale durable au Luxembourg, y compris une réflexion approfondie sur le « Tanktourismus ». Dans ce contexte, les chiffres doivent être clarifiés, en tenant compte non seulement des recettes, mais également des coûts rattachés à ce phénomène et de son évolution future dans le contexte de l'harmonisation fiscale européenne.

#### 5.3.2. Suggestions concernant la politique énergétique

La Commission du Développement durable constate que l'on oublie trop souvent que les réserves de gaz et de pétrole seront plus ou moins épuisées dans quelques décennies. Dans ce contexte, la réflexion doit être axée sur les économies d'énergie, l'efficacité énergétique et le développement l'utilisation renforcée des énergies renouvelables. La Commission suggère :

- la poursuite de la mise en œuvre du plan stratégique concernant l'efficacité énergétique ;
- la conclusion d'un pacte de collaboration avec les communes en faveur du climat ;
- la mise en œuvre de l'étude relative au potentiel en énergies renouvelables au Luxembourg compte tenu notamment de la nécessité :
  - o de surmonter les obstacles qui empêchent l'expansion des énergies renouvelables dans notre pays,
  - o d'assurer une meilleure exploitation des possibilités d'utilisation de la biomasse,
- le renforcement des actions entreprises en matière de conseil en énergie au niveau national, régional et communal, notamment par le GIE « my energy » ;
- la mise en œuvre de mesures spécifiques en faveur des maisons passives et à basse consommation d'énergie.

La Commission du Développement durable soutient l'initiative gouvernementale visant à attribuer à l'Etat un rôle précurseur en la matière. Le gouvernement s'est déjà engagé dans ce contexte à élaborer des plans d'assainissement annuels pour garantir la rénovation énergétique des bâtiments publics et à réaliser des opérations de démonstration de bâtiments à énergie positive. Dans une perspective plus large, la Commission du Développement durable est d'avis que l'Etat devra rénover ses propres bâtiments plus

rapidement, ériger de nouveaux bâtiments exclusivement d'après les standards des maisons passives ou à faible consommation d'énergie, fixer des critères sévères pour les marchés publics, etc....

### 5.3.3. Suggestions concernant la politique de sauvegarde de la biodiversité, de la protection de l'environnement et de la lutte contre le changement climatique

La Commission du Développement durable estime qu'il serait logique de réserver une attention particulière aux conclusions de la Conférence de Copenhague dans le Plan national pour un développement durable. Il faut en l'occurrence :

- préparer l'Après Kyoto et prévoir de signer un nouveau traité incluant tous les pays et respectant l'engagement pris à Copenhague de maintenir l'augmentation de la température mondiale à moins de 2 degrés Celsius ;
- protéger les forêts tropicales ;
- baisser les émissions des pays développés et
- aider les pays en développement à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et à s'adapter aux changements climatiques.

La Commission du Développement durable considère qu'il faut dynamiser la politique au niveau de la protection de l'environnement et de la biodiversité, en misant sur la prévention et les conseils. Dans ce contexte, elle insiste sur la nécessité de poursuivre en matière de politique environnementale les principes de précaution et de prévention et elle demande d'accorder la priorité aux actions énumérées ci-dessous :

- la poursuite de la mise en œuvre du Plan national pour la protection de la nature ;
- la valorisation du bois sous forme de biomasse ;
- la finalisation de la réforme de la loi sur la chasse ;
- une actualisation régulière du réseau Natura 2000 en prenant en considération le changement climatique ;
- le renforcement de la protection de la nature dans le cadre de la planification communale ;
- la mise en œuvre systématique des plans d'actions contre le bruit élaborés par le Gouvernement sur base de la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement;
- la mise en œuvre des obligations résultant de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe;
- le respect des objectifs poursuivis par le plan général de gestion de déchets récemment approuvé par le Gouvernement;
- l'assainissement, dans la mesure du possible, des sites contaminés à haut risque indiqués dans le cadastre existant des sites contaminés ;
- l'adoption de la loi sur la protection du sol ;
- le renforcement de l'internalisation des dommages externes à l'environnement et la meilleure mise en œuvre des principes pollueur-payeur et utilisateur-payeur (par exemple dans la gestion des déchets, des eaux usées, de l'énergie et des transports), et ceci à l'instar de la recommandation de l'OCDE dans son rapport mentionné ci-avant.

### 5.3.4. Suggestions concernant la politique de l'aménagement du territoire

La Commission du Développement durable est d'avis que la poursuite de la revalorisation politique de l'aménagement du territoire doit être une priorité. A cet égard, elle s'interroge sur l'évolution du concept IVL et se demande si le concept est toujours d'actualité ou s'il a été dépassé par la réalité. Dans ce contexte, la commission parlementaire soutient :

- l'élaboration d'un cadre réglementaire et la mise en œuvre rapide des plans sectoriels « Paysages », « Logements », « Zones d'activités économiques » et « Transports ». Ces plans devront également faire l'objet de débats avec les acteurs concernés ;
- l'élaboration, en collaboration avec les communes, de plans régionaux, ainsi qu'une réflexion parallèle sur une éventuelle réforme des finances communales ;
- une collaboration renforcée dans la Grande Région, dans le domaine économique, social, culturel, ainsi que dans le domaine de la mobilité transfrontalière.

#### 5.3.5. Suggestions concernant la politique de mobilité

Même si des accents importants ont été mis au cours des dernières années dans la politique de la mobilité, il n'y a pas de véritable inversion de tendance en faveur des transports en commun. Pourtant, notre société a besoin d'une réorientation fondamentale de la conception de la politique de mobilité, notamment par un « modal split » penchant davantage en faveur des transports publics. Etant donné que la lutte contre le changement climatique est intimement liée à une utilisation rationnelle des énergies fossiles et au développement de sources énergétiques renouvelables neutres en termes d'émissions CO2 et étant donné que le secteur des transports est à la source de la plus grande partie des émissions de CO2 au Luxembourg, une des principales priorités à respecter dans le cadre du Plan national pour un développement durable sera de rendre les transports plus économes en énergie. Dans ce contexte, la Commission du Développement durable suggère de donner la priorité aux mesures suivantes :

- la mise en pratique prioritaire et systématique de projets d'infrastructure visant à améliorer le secteur des transports en commun ;
- l'établissement d'un plan d'action concernant la mobilité transfrontalière (ex. : création de *Park and Ride* aux frontières) et la participation financière à des projets d'infrastructures dans la Grande Région ;
- la mise en œuvre rapide du plan d'action pour la mobilité douce qui constitue un apport essentiel à la création de chaînes de mobilité efficaces tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique ;
- le renforcement du transport de marchandises par le rail.

#### 5.3.6. Suggestions concernant la politique du logement

La Commission du Développement durable constate que, du fait de la raréfaction des terrains constructibles, ceux-ci deviennent de plus en plus chers. Elle est d'avis que la politique du logement devrait permettre à la fois la construction de logements à la portée de toute la population et la préservation du paysage. A cet égard, elle suggère :

- une promotion ciblée de nouvelles formes et de nouveaux types de logement ;
- l'utilisation par les communes de la possibilité d'un recours à une taxe annuelle d'inoccupation ou de non-affectation à la construction de certains immeubles ou terrains à bâtir ;
- une meilleure combinaison du soutien financier accordé aux communes avec les critères de l'aménagement du territoire tel que recommandé par l'IVL ;
- une meilleure prise en compte de la dimension sociale et le renforcement des mesures permettant aux personnes à faible revenu d'avoir également droit à un logement approprié ;
- l'introduction de la certification pour les habitations durables, sur le modèle autrichien. Le modèle autrichien se base sur un catalogue d'une cinquantaine de critères, qui doivent révéler la compatibilité d'un bâtiment avec le principe du développement durable.

### 5.3.7. Suggestions concernant la politique agricole

Le secteur agricole se trouve confronté à d'énormes défis, dus notamment à la situation de concurrence sur le marché mondial. La Commission du Développement durable est d'avis que ce secteur pourra apporter une contribution essentielle au développement durable. Dans ce contexte, la commission parlementaire suggère d'accorder la priorité aux actions suivantes :

- l'analyse du potentiel de l'agriculture luxembourgeoise pour contribuer à la réduction de CO2 et au développement durable et la mise en place d'un plan d'action y relatif ;
- la mise en œuvre du plan d'action promouvant l'agriculture biologique ;
- la diversification de l'agriculture ;
- la promotion de produits régionaux ;
- la mise en œuvre de mesures destinées à encourager la préservation et la création de surfaces et de structures paysagères écologiquement riches (cf. plan de développement rural).

### 5.3.8. Suggestions concernant la politique de santé

Dans le domaine de la prévention et de la promotion de la santé, la politique de santé luxembourgeoise doit viser à atteindre les objectifs inclus dans la stratégie de santé de l'Organisation Mondiale de la Santé, tels qu'établis dans le document « Santé pour tous au 21<sup>ème</sup> siècle ». Dans ce contexte, la Commission du Développement durable suggère :

- la poursuite des campagnes de sensibilisation consacrées à la promotion de la santé par la prévention notamment en ce qui concerne :
  - o la recherche d'une alimentation saine et équilibrée ;
  - o l'encouragement d'une activité physique régulière adaptée aux besoins et capacités individuels;
- la prévention de la précarisation et le développement de programmes de prévention spécifiques pour différents groupes sociaux notamment dans le cadre de la médecine scolaire ;
- l'élaboration d'un plan de mesures pour la médecine environnementale dans lequel on insistera sur les liens entre la pollution de l'environnement et la santé.

### 5.3.9. Suggestions concernant la politique sociale

Aux yeux de la Commission du Développement durable, le PNDD devrait accorder une place plus prépondérante à la dimension sociale du développement durable et à la problématique de la cohérence, en définissant notamment les concepts de croissance, de répartition des richesses, d'exclusion sociale, de pauvreté,... Ainsi, dans un souci de promouvoir une société démocratique, sûre et juste qui repose sur l'intégration et la cohésion sociale, qui respecte les droits fondamentaux et la diversité et qui combat toute forme de discrimination, la Commission du Développement durable propose :

- la promotion de nouvelles formes d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, ce qui permettra de mieux concilier vie professionnelle et vie familiale ;
- la mise en place de partenariats entre le secteur de l'éducation et de la formation et le monde du travail, visant à renforcer la performance des systèmes éducatifs, à faciliter l'entrée des jeunes sur le marché du travail et à permettre aux personnes de développer leurs compétences tout au long de leur vie ;

- la promotion de la responsabilité collective et individuelle partagée dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale ;
- la création de mesures répondant aux particularités des groupes à risque (familles monoparentales, minorités, personnes handicapées et sans abris).

## **6. Conclusions**

La Commission du Développement durable est convaincue que le Luxembourg détient les ressources nécessaires, qui lui permettront un changement au niveau social, économique et écologique.

Un engagement fort de la part des responsables politiques contribuera à une réussite en la matière. La Commission du Développement durable espère donc que le PNDD constituera une contribution concrète en faveur d'un avenir durable et qu'il sera effectivement mis en œuvre dans la pratique.

Mais, il apparaît de plus en plus évident que notre société devra changer pour atteindre l'objectif d'une société durable. A cet égard, l'actuelle crise économique et financière devrait être un signal révélateur et entraîner une analyse critique de la durabilité de notre modèle social et économique. Une confrontation critique avec des questions aussi fondamentales pour notre société est essentielle en vue de l'élaboration d'un modèle de durabilité pour le Luxembourg.

Il faudra du courage pour développer de nouvelles idées, pour inscrire de nouvelles priorités dans la société et pour initier un changement de civilisation et une nouvelle façon de penser. Un « New Green Deal » permettra de transformer nos idées innovantes en nouveaux produits et services « du type vert », de créer des emplois de qualité durables et de faire face aux défis sociétaux.

## **ANNEXE 2**

**Dépôt : M. Fernand Boden  
PNDD  
XX.XX.XXXX**

### **PROJET DE Résolution**

La Chambre des Députés,

Vu la loi du 25 juin 2004 relative à la coordination de la politique nationale de développement durable, et plus particulièrement son article 11,

vu la décision de la Commission du Développement durable du 21 avril 2010,

approuve la prise de position de la Commission du Développement durable relative à l'avant-projet de Plan national de développement durable

et prie son Président de transmettre au Gouvernement la présente résolution et la prise de position de la Commission du Développement durable relative à l'avant-projet de Plan national de développement durable.

## **ANNEXE 3**

Luxembourg, le 21 avril 2010

(Proposition Marc Spautz)

# **MOTION**

### **La Chambre des Députés**

Vu la valeur des hauts fourneaux A et B de Belval en leur qualité de témoins du passé glorieux de la sidérurgie des XIXe et XXe siècles au Luxembourg ;

Vu l'urgence de procéder aux travaux de sécurisation et de stabilisation des hauts fourneaux A et B de Belval ;

Vu la vocation du Centre National de la Culture Industrielle (CNCI) de valoriser le site des hauts fourneaux de Belval et de devenir un centre fédérateur à rayonnement national et transfrontalier ;

Vu l'impact de l'actuelle situation financière-économique sur les finances de l'Etat luxembourgeois et la nécessité qui en résulte de réaliser des économies de grande envergure ;

Vu la décision du Ministère du Développement durable et des Infrastructures, du Ministère de la Culture ainsi que de la Commission du Développement durable et des Infrastructures de scinder le projet de loi N° 6065 en deux et de donner une priorité aux travaux de restauration des hauts fourneaux ;

### **invite le Gouvernement à**

Réaliser dans les meilleurs délais la restauration des hauts fourneaux ;

Reporter la réalisation du CNCI sans l'abandonner et d'en prévoir sa réalisation dès que la situation financière de l'Etat le permettra.

6095

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxembourg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 151**

**23 août 2010**

---

**S o m m a i r e**

**ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS – CE – MAROC**

**Loi du 16 août 2010 portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes . . . . . page [2582](#)**

**Loi du 16 août 2010 portant approbation de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et de ses Annexes.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 6 juillet 2010 et celle du Conseil d'Etat du 16 juillet 2010 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Article unique.** Sont approuvés l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 12 décembre 2006 et ses Annexes.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre des Affaires étrangères,*  
**Jean Asselborn**

Château de Berg, le 16 août 2010.  
**Henri**

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**Claude Wiseler**

Doc. parl. 6095; sess. ord. 2009-2010.

**ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN  
relatif aux services aériens entre la Communauté européenne  
et ses Etats membres, d'une part  
et le Royaume du Maroc, d'autre part**

*Le Royaume de Belgique,*

*La République tchèque,*

*Le Royaume de Danemark,*

*La République fédérale d'Allemagne,*

*La République d'Estonie,*

*La République hellénique,*

*Le Royaume d'Espagne,*

*La République française,*

*L'Irlande,*

*La République italienne,*

*La République de Chypre,*

*La République de Lettonie,*

*La République de Lituanie,*

*Le Grand-Duché de Luxembourg,*

*La République de Hongrie,*

*Malte,*

*Le Royaume des Pays-Bas,*

*La République d'Autriche,*

*La République de Pologne,*

*La République portugaise,*

*La République de Slovénie,*

*La République slovaque,*

*La République de Finlande,*

*Le Royaume de Suède,*

*Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,*

parties contractantes au traité instituant la Communauté européenne, ci-après dénommées les «Etats membres», et

*La Communauté européenne, ci-après dénommée la «Communauté»,*

d'une part, et

*Le Royaume du Maroc, ci-après dénommé «Maroc»,*

d'autre part,

*Désireux* de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques;

*Désireux* de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs;

*Désireux* de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

*Désireux* de faire profiter l'ensemble du secteur des transports aériens, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

*Désireux* de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des appareils, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

*Prenant acte* de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

*Désireux* d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens;

*Reconnaissant* que les aides d'Etat peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

*Soulignant* qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des Etats souverains de prendre des mesures à cet égard;

*Soulignant* qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, pour autant que les parties contractantes soient toutes les deux parties à cette convention;

*Ayant l'intention* de s'appuyer sur les accords aériens existants pour ouvrir les marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs, le personnel et les populations des deux parties contractantes;

*Considérant* qu'un accord entre la Communauté européenne et ses Etats membres d'une part, et le Maroc de l'autre part peut constituer une référence dans les relations aéronautiques euro-méditerranéennes afin d'exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel;

*Considérant* qu'un tel accord a vocation à être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit avec la législation communautaire,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

#### *Article 1<sup>er</sup>*

#### **Définitions**

Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par:

- 1) «service agréé» et «route spécifiée»: respectivement, le service aérien international en vertu de l'article 2 du présent accord et la route spécifiée à l'annexe I du présent accord;
- 2) «accord»: le présent accord et ses annexes, y compris leurs modifications éventuelles;
- 3) «service aérien»: le transport par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les services aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services de transport tout cargo;

- 4) «accord d'association»: l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé à Bruxelles, le 26 février 1996;
- 5) «licence d'exploitation communautaire»: la licence d'exploitation délivrée aux transporteurs aériens établis dans la Communauté européenne, et maintenue en vigueur conformément au règlement (CEE) N° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens;
- 6) «Convention»: la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
  - a) tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par le Maroc, d'une part, et l'Etat membre ou les Etats membres de la Communauté européenne, d'autre part, et
  - b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois au Maroc et à l'Etat membre ou aux Etats membres de la Communauté européenne;
- 7) «coût de revient complet»: les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs, et, en l'occurrence, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- 8) «parties contractantes»: d'une part, la Communauté ou ses Etats membres, ou la Communauté et ses Etats membres, selon leur compétences respectives, et d'autre part, le Maroc;
- 9) «ressortissant»: toute personne physique ou morale ayant la nationalité marocaine pour la partie marocaine, ou la nationalité d'un Etat membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes physiques ou morales ayant la nationalité marocaine pour la partie marocaine, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un Etat membre ou de l'un des pays tiers figurant à l'Annexe V pour la partie européenne;
- 10) «subventions»: toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public, c'est-à-dire lorsque:
  - a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt;
  - b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;
  - c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;
  - d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
 et un avantage est ainsi conféré;
- 11) «service aérien international»: un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux Etats au moins;
- 12) «tarifs»: les tarifs appliqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par aéronef de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien international, ainsi que les conditions auxquelles est soumise leur application;
- 13) «redevance d'usage»: une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation des installations et services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes;
- 14) «SESAR»: le programme de mise en œuvre technique du Ciel unique européen, qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, la mise au point et la mise en place des nouvelles générations de systèmes de contrôle du trafic aérien;
- 15) «territoire»: dans le cas du Maroc, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous sa souveraineté ou sa juridiction, et, dans le cas de la Communauté européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui succédera; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé; et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les Etats membres, conformément aux termes de la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006; et

- 16) «autorités compétentes»: les agences ou organismes publics visés à l'annexe III. Toute modification de la législation nationale relative au statut des autorités compétentes doit être notifiée par la partie contractante concernée à l'autre partie contractante.

## TITRE I<sup>er</sup>

### Dispositions économiques

#### Article 2

#### **Octroi de droits**

1. Sauf si l'annexe I en dispose autrement, chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante les droits ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens:
  - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
  - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier par voie aérienne;
  - c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée; et
  - d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.
2. Aucune des dispositions du présent accord ne peut être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:
  - a) du Maroc d'embarquer, sur le territoire d'un Etat membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit Etat membre;
  - b) de la Communauté européenne d'embarquer, sur le territoire marocain, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire marocain.

#### Article 3

#### **Autorisation**

Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre partie accordent dans les délais les plus brefs les autorisations appropriées, à condition que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Maroc:
  - le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège au Maroc, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation ou de tout autre document équivalent valide conforme à la législation du Royaume du Maroc;
  - le Royaume du Maroc exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et que
  - le transporteur aérien soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc et qu'il soit à tout moment effectivement contrôlé par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou qu'il soit à tout moment effectivement contrôlé par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de la Communauté européenne:
  - le transporteur aérien ait son principal établissement et, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un Etat membre en vertu du traité instituant la Communauté européenne, et qu'il soit titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit communautaire;
  - l'Etat membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée; et
  - le transporteur aérien soit détenu et continue à être détenu, soit directement soit par une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres Etats;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives ou réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière d'exploitation de services aériens internationaux; et
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) soient maintenues en vigueur et appliquées.

*Article 4***Révocation d'une autorisation d'exploitation**

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie contractante se réservent le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou de suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante, lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien du Maroc:
  - le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège au Maroc, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation ou de tout autre document équivalent conforme à la législation du Maroc;
  - le Maroc n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; ou
  - le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, soit directement soit par une participation majoritaire, par le Maroc et/ou des ressortissants du Maroc, ou par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de la Communauté européenne:
  - le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un Etat membre en vertu du traité instituant la Communauté européenne, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit communautaire;
  - l'Etat membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée; ou
  - le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, soit directement soit par une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe V et/ou des ressortissants de ces autres Etats;
- c) le transporteur a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie contractante.

*Article 5***Investissement**

La détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien du Maroc par des Etats membres ou leurs ressortissants, ou d'un transporteur de la Communauté européenne par le Maroc ou ses ressortissants, fait l'objet d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés en vertu du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties contractantes. Les dispositions de l'article 22, paragraphe 9 du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décision.

*Article 6***Respect des dispositions législatives et réglementaires**

1. Les dispositions législatives et réglementaires régissant sur le territoire de l'une des parties contractantes, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation ou la navigation desdits aéronefs sont observées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante à l'arrivée, au départ et durant leur présence sur ledit territoire.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des parties contractantes, ainsi que de la sortie de celui-ci, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris celles régissant les formalités d'entrée, les congés, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par lesdits passagers et membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom, et en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie.

*Article 7***Concurrence**

Dans le cadre du présent accord, les dispositions du chapitre II («Concurrence et autres dispositions économiques») du titre IV de l'accord d'association s'appliquent, en l'absence de règles plus spécifiques dans le présent accord.

*Article 8***Subventions**

1. Les parties contractantes reconnaissent que les subventions accordées aux transporteurs aériens faussent ou sont susceptibles de fausser le jeu de la concurrence en favorisant certaines entreprises pour la fourniture de services aériens, qu'elles compromettent les objectifs fondamentaux du présent accord et sont incompatibles avec le principe d'un espace aérien ouvert.
2. Si une partie contractante juge indispensable l'octroi de subventions à un transporteur aérien agissant dans le cadre du présent accord pour la réalisation d'un objectif légitime, elle doit veiller à ce que lesdites subventions soient transparentes et proportionnées à l'objectif visé, et conçues de telle sorte que leurs effets néfastes sur les transporteurs aériens de l'autre partie contractante soient réduits au maximum dans la mesure du possible. La partie contractante qui a l'intention d'accorder ce type de subventions est tenue d'en aviser l'autre partie contractante, et de s'assurer que ces subventions répondent aux critères définis dans le présent accord.
3. Si une partie contractante estime qu'une subvention accordée par l'autre partie contractante, ou, éventuellement, par un organisme public ou gouvernemental d'un Etat autre que les parties contractantes, ne répond pas aux critères définis au paragraphe 2, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 22, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.
4. Si le comité mixte ne parvient pas à régler le différend, les parties contractantes ont la possibilité d'appliquer leurs mesures compensatoires respectives.
5. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes en matière de services aériens essentiels et d'obligations de service public sur le territoire des parties contractantes.

*Article 9***Activités commerciales**

1. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre partie contractante aux fins de promotion ou de vente de services de transport aérien et d'activités connexes.
2. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les transports aériens.
3. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante:
  - i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale («auto-assistance») ou, à sa convenance;
  - ii) de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie contractante garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.
- b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance «bagages», l'assistance «opérations en piste», l'assistance «carburant et huile», l'assistance «fret et courrier» en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion, les droits établis au point a), alinéas i) et ii) sont soumis uniquement à des contraintes spécifiques conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et appropriées. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un taux de retour raisonnable sur actifs, après amortissement.
4. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante est autorisé à procéder à la vente de billets de transport aérien sur le territoire de l'autre partie contractante, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce transport, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans toute monnaie librement convertible.
5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie contractante et à destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni imposition, au taux de change courant à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie contractante (notamment pour l'achat de carburant). Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

7. Tout transporteur aérien d'une partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec:

- a) tout transporteur aérien des parties contractantes; et
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;
- c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime);

pour autant que i) toutes les parties auxdits accords disposent des autorisations appropriées et que ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

8. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que par des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.
- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire du Maroc et de la Communauté européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer eux-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

#### *Article 10*

#### **Droits de douane et taxes**

1. A leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante, les aéronefs utilisés par les transporteurs aériens d'une partie contractante pour assurer des services aériens internationaux, de même que leurs équipements normaux, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris, mais de manière non limitative, la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à leur consommation en quantités limitées pendant le vol), et d'autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises, et de toutes taxes ou redevances qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou la Communauté européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:

- a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie contractante aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux;
- c) les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
- d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie contractante, introduits ou fournis sur le territoire d'une partie contractante et embarqués à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
- e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Le présent accord n'exempte pas des impôts, droits, taxes et redevances comparables à ceux visés au paragraphe 1 le carburant fourni aux transporteurs aériens par une partie contractante sur son territoire. A l'arrivée, au départ et pendant le séjour des aéronefs des transporteurs aériens d'une partie contractante sur le territoire de l'autre partie contractante, les dispositions législatives et réglementaires de cette dernière en matière de vente, de fourniture et d'utilisation de carburant-aviation doivent être observées par lesdits transporteurs.
4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une partie contractante ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre partie contractante, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des articles mentionnés aux paragraphes 1 et 2.
6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

#### *Article 11*

#### **Redevances d'usage**

1. Chaque partie contractante s'engage à ne pas imposer ou autoriser que les transporteurs aériens de l'autre partie contractante se voient imposer des redevances d'usage supérieures à celles qui sont imposées à leurs propres transporteurs aériens exploitant des services aériens internationaux analogues.
2. L'augmentation du coût ou la création de nouvelles redevances d'usage ne sera possible qu'après consultations entre les autorités compétentes et les transporteurs aériens de chaque partie contractante. Les usagers devront être informés avec un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications. Chaque partie contractante veille par ailleurs à favoriser l'échange des informations de nature à permettre une analyse précise du bien-fondé, de la justification et de la répartition des charges au regard des principes exprimés ci-dessus.

#### *Article 12*

#### **Tarifs**

Les tarifs des services aériens exploités en vertu du présent accord sont établis librement et ne sont pas soumis à approbation. Leur communication peut toutefois être imposée, à titre purement informatif. Les tarifs pratiqués pour les transports entièrement effectués dans la Communauté européenne sont soumis à la législation de la Communauté européenne.

#### *Article 13*

#### **Statistiques**

Les autorités compétentes de chaque partie contractante fournissent sur demande des autorités compétentes de l'autre partie contractante les informations et les statistiques relatives au volume de trafic transporté par leurs transporteurs désignés sur les services agréés à destination et en provenance du territoire de l'autre partie contractante, telles qu'elles sont préparées et soumises par les transporteurs à leurs autorités compétentes nationales. Toute donnée statistique supplémentaire sur le volume de trafic que les autorités compétentes d'une partie contractante pourraient demander aux autorités compétentes de l'autre partie contractante sera examinée, sur demande de l'une des parties contractantes, au sein du comité mixte.

### TITRE II

#### **Coopération réglementaire**

#### *Article 14*

#### **Sécurité de l'aviation**

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire sur la sécurité aérienne visée à l'annexe VI. A dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties contractantes veillent à ce que les aéronefs d'une partie contractante soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie contractante soient inspectés par les autorités compétentes de l'autre partie, à bord et autour de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement.
3. Les parties contractantes peuvent demander à tout moment des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées par l'autre partie contractante.

4. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme restreignant le droit des autorités compétentes d'une partie contractante de prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles constatent qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef pourrait:

- a) ne pas satisfaire aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A, selon le cas,
- b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 2, susciter de graves inquiétudes quant au respect des normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A, selon le cas, ou
- c) donner à craindre, selon le cas, que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation visée à l'annexe VI. A applicables aux aéronefs, aux produits et à l'exploitation d'un aéronef, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

5. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 4, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.

6. Si des mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties contractantes ont la possibilité de saisir le comité mixte.

#### *Article 15*

#### **Sûreté de l'aviation**

1. La garantie de la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation de services aériens internationaux, les parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes de piraterie (et en particulier les obligations découlant des dispositions de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent).

2. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que de toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les parties contractantes agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions leur sont applicables; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions en matière de la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers et leurs bagages à main et procéder aux contrôles de sécurité appropriés des équipages, du fret (y compris des bagages) et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et ce proportionnellement à l'augmentation de la menace. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante. Chaque partie contractante examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre partie contractante en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'accident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin, rapidement et en toute sécurité, à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Si une partie contractante a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, elle peut demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

7. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Révocation d'une autorisation d'exploitation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette autre partie contractante.

8. Lorsque cela est justifié par un cas d'urgence, une partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration de ces quinze (15) jours.
9. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 7 ci-dessus est suspendue dès que l'autre partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article.

#### *Article 16*

#### **Gestion du trafic aérien**

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation visée à l'annexe VI. B dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties contractantes s'engagent à assurer le degré le plus élevé de coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen au Maroc, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités et de réduire au minimum les retards.
3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
  - a) le Maroc prendra les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment par la création d'organismes de contrôle nationaux indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et
  - b) la Communauté européenne associera le Maroc aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible le Maroc dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par le biais d'une coopération appropriée sur le programme SESAR.

#### *Article 17*

#### **Protection de l'environnement**

1. Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI. C dans les conditions indiquées ci-après.
2. Rien dans le présent accord n'empêche les autorités compétentes des parties contractantes de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir ou résoudre l'impact environnemental découlant des services aériens internationaux fournis au titre du présent accord, à condition que ces mesures soient appliquées sans distinction de nationalité.

#### *Article 18*

#### **Protection des consommateurs**

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien indiquée à l'annexe VI. D.

#### *Article 19*

#### **Systèmes informatisés de réservation**

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative aux transports aériens visée à l'annexe VI. E.

#### *Article 20*

#### **Aspects sociaux**

Les parties contractantes se conforment aux dispositions de la législation communautaire relative au transport aérien visée à l'annexe VI. F.

### TITRE III

#### **Dispositions institutionnelles**

#### *Article 21*

#### **Interprétation et mise en œuvre**

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer le respect des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.
2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatives au transport aérien énumérés à l'annexe VI.
3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie mène dans le cadre des compétences que lui reconnaît le présent accord.

4. Lorsque les parties contractantes agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie contractante et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive soit prise.

#### Article 22

##### **Comité mixte**

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes, (ci-après dénommé «comité mixte»), responsable de la gestion du présent accord et de son application correcte. A cette fin, il formule des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord.
2. Les décisions du comité mixte sont prises d'un commun accord et sont contraignantes pour les parties contractantes. Elles sont mises en œuvre par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.
4. Chaque partie contractante peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties contractantes.
5. Aux fins de la bonne exécution de l'accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
6. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
7. Si l'une des parties contractantes considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement mise en œuvre par l'autre partie contractante, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie contractante requérante peut prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 du présent accord.
8. Les décisions prises par le comité mixte doivent mentionner la date de leur mise en œuvre par les parties contractantes, ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.
9. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question qui lui a été soumise, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 du présent accord.
10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.
11. Le comité mixte développe également la coopération en:
  - a) promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, notamment en matière de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;
  - b) examinant régulièrement les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
  - c) envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier.

#### Article 23

##### **Règlement des différends et arbitrage**

1. Chaque partie contractante peut saisir le comité mixte pour tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 22. Aux fins du présent article, le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association agit en tant que comité mixte.
2. Le comité mixte peut régler le différend par voie de décision.
3. Les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires à la mise en œuvre des décisions visées au paragraphe 2.
4. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend conformément aux dispositions du paragraphe 2, le différend peut, sur demande de l'une des parties contractantes, être soumis à un tribunal d'arbitrage composé de trois arbitres au titre de la procédure énoncée ci-après:
  - a) chacune des parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis de demande d'arbitrage par le tribunal arbitral adressé par l'autre partie contractante par la voie diplomatique; le tiers arbitre doit être désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties contractantes n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;

- b) le tiers arbitre désigné en vertu du paragraphe a) est ressortissant d'un Etat tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral;
  - c) le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur;
  - d) sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties contractantes supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.
5. Les parties contractantes se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.
6. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral rendue en application du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer l'exercice des droits ou privilèges octroyés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut.

#### *Article 24*

#### **Mesures de sauvegarde**

1. Les parties contractantes prennent toute mesure générale ou particulière nécessaire à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.
2. Si une partie contractante considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures appropriées. Les mesures de sauvegarde se limitent, pour ce qui est de leur champ d'application et de leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
3. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie contractante par l'intermédiaire du comité mixte, et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
5. Sans préjudice de l'article 3, paragraphe d), de l'article 4, paragraphe d), de l'article 14 et de l'article 15, la partie contractante concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
6. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute mesure prise en vertu du présent article sera suspendue dès que la partie contractante en défaut se sera conformée aux dispositions du présent accord.

#### *Article 25*

#### **Couverture géographique de l'accord**

Bien qu'elles reconnaissent le caractère bilatéral du présent accord, les parties contractantes constatent qu'il s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen tel que prévu dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995. Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence du présent accord avec le processus de Barcelone, et notamment en ce qui concerne la possibilité de décider ensemble de le modifier pour tenir compte d'autres accords aériens similaires.

#### *Article 26*

#### **Relations avec d'autres accords**

1. Les dispositions du présent accord remplacent celles d'accords de même nature conclus bilatéralement entre le Maroc et les Etats membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les Etats membres de la CE ou leurs ressortissants.
2. Si les parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou d'une autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser l'accord pour tenir compte de cette situation.
3. Le présent accord est sans préjudice des décisions que pourraient prendre les deux parties contractantes concernant l'application d'éventuelles recommandations futures de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les parties contractantes ne peuvent invoquer le présent accord, ni une partie de celui-ci, pour s'opposer à l'examen au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale de nouvelles politiques ayant trait à des aspects couverts par le présent accord.

*Article 27***Amendements**

1. Si une partie contractante désire une révision des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte. Les amendements convenus au présent accord prendront effet après l'accomplissement des procédures internes respectives.
2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.
3. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, dans le respect du principe de non-discrimination et en conformité avec les dispositions du présent accord.
4. Dès qu'une nouvelle disposition législative est élaborée par l'une des parties contractantes, celle-ci informe et consulte l'autre partie contractante de manière aussi approfondie que possible. A la demande d'une partie contractante, le comité mixte peut procéder à un échange de vues préliminaire.
5. Dès qu'une partie contractante adopte de nouvelles lois ou modifie sa législation relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe VI, elle en informe l'autre partie contractante au plus tard trente jours après l'adoption ou la modification. A la demande de l'une ou l'autre des parties, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.
6. Le comité mixte:
  - a) adopte une décision portant révision de l'annexe VI du présent accord afin d'y intégrer, si nécessaire sur une base de réciprocité, les modifications intervenues dans la législation concernée;
  - b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée est réputée conforme au présent accord; ou
  - c) arrête toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

*Article 28***Dénonciation**

1. Le présent accord est conclu pour une durée illimitée.
2. Chaque partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, sauf si ladite notification est retirée avant l'expiration de cette période.
3. Le présent accord cesse de produire ses effets ou est suspendu si l'accord d'association cesse de produire ses effets ou s'il est suspendu, respectivement.

*Article 29***Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations Unies**

Le présent accord et tous ses amendements doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Secrétariat des Nations Unies.

*Article 30***Entrée en vigueur**

1. Le présent accord sera appliqué, à titre provisoire, conformément au droit interne des parties contractantes, à la date de sa signature.
2. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, le Royaume du Maroc remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique destinée à la Communauté européenne et à ses Etats membres, et le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Royaume du Maroc la note diplomatique de la Communauté européenne et de ses Etats membres. La note diplomatique de la Communauté européenne et de ses Etats membres contient des communications de chaque Etat membre confirmant, pour ce qui le concerne, que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

FAIT à Bruxelles, le douze décembre deux mille six, en deux exemplaires, en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettonne, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arabe, chaque texte faisant également foi.

*Pour le Royaume de Belgique  
Voor het Koninkrijk België  
Für das Königreich Belgien*



*Za Českou republiku*



*På Kongeriget Danmarks vegne*



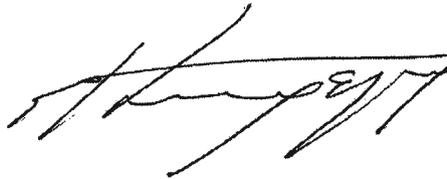
*Für die Bundesrepublik Deutschland*



*Eesti Vabariigi nimel*



*Για την Ελληνική Δημοκρατία*



*Por el Reino de España*



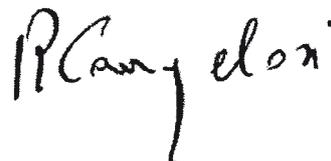
*Pour la République française*



*Thar cheann Na hEireann  
For Ireland*



*Per la Repubblica italiana*



*Για την Κυπριακή Δημοκρατία*

*Latvijas Republikas vārdā*

*Lietuvos Respublikos vardu*

*Pour le Grand-Duché de Luxembourg*

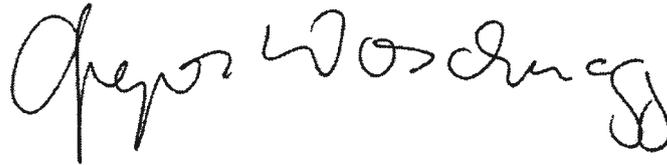
*A Magyar Köztársaság részéről*

*Għar-Repubblika ta' Malta*

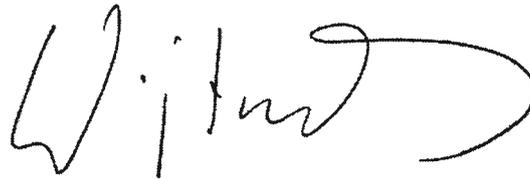
*Voor het Koninkrijk der Nederlanden*



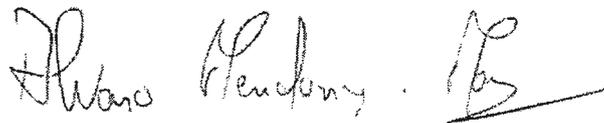
*Für die Republik Österreich*



*W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej*



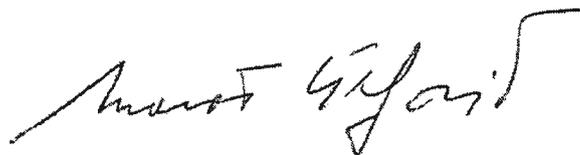
*Pela República Portuguesa*



*Za Republiko Slovenijo*



*Za Slovenskú republiku*



*Suomen tasavallan puolesta  
För Republiken Finland*



*För Konungariket Sverige*



*For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*



\*

## ANNEXE I

**Services agréés et routes spécifiées**

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues à l'annexe IV du présent accord.
2. Chaque partie contractante accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante le droit d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:
  - a) pour les transporteurs de la Communauté européenne:  
Points situés dans la Communauté européenne – un ou plusieurs points au Maroc – points situés au-delà,
  - b) pour les transporteurs marocains:  
Points situés au Maroc – un ou plusieurs points dans la Communauté européenne.
3. Les transporteurs du Maroc sont autorisés à exploiter les droits visés à l'article 2 du présent accord entre plusieurs points situés sur le territoire de la Communauté à condition que ces vols aient le territoire du Maroc pour point de départ ou d'arrivée.  
Les transporteurs de la Communauté sont autorisés à exploiter les droits visés à l'article 2 du présent accord entre le Maroc et des points situés au-delà, à condition que ces vols aient le territoire de la Communauté pour point de départ ou d'arrivée et que, s'agissant de services destinés aux passagers, ces points soient situés dans les pays auxquels s'applique la politique européenne de voisinage.  
Les transporteurs de la Communauté européenne sont autorisés, pour les services au départ et à destination du Maroc, à desservir plus d'un point sur le même service (coterminalisation) et à exercer des droits d'escale entre ces points.  
Les pays concernés par la politique européenne de voisinage sont: l'Algérie, l'Arménie, l'Autorité Palestinienne, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Egypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la Moldavie, le Maroc, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine. Les points situés dans ces pays peuvent également être utilisés comme points intermédiaires.
4. Les routes spécifiées peuvent être exploitées dans les deux sens. Chaque point – qu'il s'agisse d'un point intermédiaire ou d'un point situé au-delà des routes spécifiées – peut, à la discrétion de chaque entreprise de transport aérien, être omis sur l'un quelconque ou sur l'ensemble des vols, à condition que ces vols aient le territoire du Maroc comme point de départ ou d'arrivée dans le cas des transporteurs marocains, ou le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne dans celui des transporteurs communautaires.
5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement ou de protection de la santé.
6. Tout transporteur aérien assurant un service aérien international est libre de changer, en tout point des routes spécifiées, le type d'aéronefs qu'il utilise.
7. L'affrètement avec équipage, par un transporteur aérien marocain, de l'aéronef d'une compagnie aérienne d'un pays tiers aux parties, ou, par un transporteur de la Communauté européenne, de l'aéronef d'une compagnie aérienne d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe V, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnel ou répondre à des besoins temporaires. Il est soumis à l'approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence de ce transporteur, et de l'autorité compétente de l'autre partie contractante.

\*

## ANNEXE II

**Accords bilatéraux entre le Maroc et les Etats membres de la Communauté Européenne**

Le présent accord, conformément aux dispositions de son article 25, prévaut sur les accords bilatéraux suivants en matière de transport aérien signés entre le Maroc et les Etats membres:

- Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 20 janvier 1958;  
Complété par l'échange de notes du 20 janvier 1958;  
Modifié en dernier lieu par le Mémoire d'entente fait à Rabat le 11 juin 2002;
- Accord entre la République Socialiste Tchèque et le Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 8 mai 1961, au sujet duquel la République Tchèque a fait une déclaration de succession;
- Accord entre le gouvernement du Royaume du Danemark et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens fait à Rabat le 14 novembre 1977;  
Complété par l'échange de notes du 14 novembre 1977;
- Accord entre la République Fédérale d'Allemagne et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Bonn le 12 octobre 1961;
- Accord entre le gouvernement de la République Hellène et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 10 mai 1999;

- A lire conjointement avec le Mémorandum d'entente fait à Athènes le 6 octobre 1998;
- Accord entre le gouvernement de l'Espagne et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Madrid le 7 juillet 1970;  
Complété en dernier lieu par l'échange de lettres du 12 août 2003 et du 25 août 2003;
  - Accord entre le gouvernement de la République Française et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 25 octobre 1957;  
Modifié par
    - l'échange de lettres du 22 mars 1961;
    - le procès-verbal des 2 et 5 décembre 1968;
    - le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 17 et 18 mai 1976;
    - le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises du 15 mars 1977;
 Modifié en dernier lieu par le procès-verbal des consultations aéronautiques maroco-françaises des 22 et 23 mars 1984 et l'échange de lettres du 14 mars 1984;
  - Accord entre le gouvernement de la République d'Italie et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rome le 8 juillet 1967;  
Modifié par le Mémorandum d'entente fait à Rome le 13 juillet 2000;  
Modifié en dernier lieu par l'échange de notes du 17 octobre 2001 et du 3 janvier 2002;
  - Accord entre le gouvernement de la République de Lettonie et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Varsovie le 19 mai 1999;
  - Accord entre le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Bonn le 5 juillet 1961;
  - Accord entre la République Populaire Hongroise et le Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Rabat le 21 mars 1967;
  - Accord entre le gouvernement de la République de Malte et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 26 mai 1983;
  - Accord entre le gouvernement de Sa Majesté la Reine des Pays-Bas et le gouvernement de Sa Majesté le Roi du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 20 mai 1959;
  - Accord entre le Gouvernement Fédéral de l'Autriche et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 27 février 2002;
  - Accord entre le Gouvernement de la République Populaire de Pologne et le Gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux transports aériens fait à Rabat le 29 novembre 1969;
  - Accord entre le Portugal et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 3 avril 1958;  
Complété par le procès-verbal fait à Lisbonne le 19 décembre 1975;  
Complété en dernier lieu par le procès-verbal fait à Lisbonne le 17 novembre 2003;
  - Accord entre le gouvernement du Royaume de la Suède et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif au transport aérien fait à Rabat le 14 novembre 1977;
  - Complété par l'échange de notes du 14 novembre 1977;
  - Accord entre le gouvernement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens fait à Londres le 22 octobre 1965;  
Modifié par l'échange des notes des 10 et 14 octobre 1968;  
Modifié par le procès-verbal fait à Londres le 14 mars 1997;  
Modifié par le procès-verbal fait à Rabat le 17 octobre 1997;
  - Accords relatifs aux services aériens et autres arrangements paraphés ou signés entre le Royaume du Maroc et des Etats membres de la Communauté européenne qui, à la date de la signature du présent accord, ne sont pas encore entrés en vigueur et ne font pas l'objet d'une application provisoire;
  - Accord entre le gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux services aériens tel que joint, sous la forme d'une annexe 1, au Mémorandum d'entente fait à La Haye le 20 juin 2001.

\*

## ANNEXE III

**Autorisations d'exploitation et permis techniques: autorités compétentes****1. La Communauté européenne***Allemagne:*

Luftfahrt-Bundesamt

Ministère fédéral des transports, de la construction et des affaires urbaines

*Autriche:*

Administration de l'aviation civile

Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie

*Belgique:*

Direction générale transport aérien

Service public fédéral mobilité et transports

*Chypre:*

Direction de l'aviation civile

Ministère des communications et des travaux publics

*Danemark:*

Administration de l'aviation civile

*Espagne:*

Direction générale de l'aviation civile

Ministère des travaux publics

*Estonie:*

Administration de l'aviation civile

*Finlande:*

Autorité de l'aviation civile

*France:*

Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

*Grèce:*

Direction de l'aviation civile hellénique

Ministère des transports et des communications

*Hongrie:*

Direction générale de l'aviation civile

Ministère de l'économie et des transports

*Irlande:*

Direction générale de l'aviation civile

Ministère des transports

*Italie:*

Autorité de l'aviation civile italienne (ENAC)

*Lettonie:*

Administration de l'aviation civile

Ministère des transports

*Lituanie:*

Administration de l'aviation civile

*Luxembourg:*

Direction de l'aviation civile

*Malte:*

Département de l'aviation civile

*Pays-Bas:*

Ministère des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux:  
 Direction générale du transport et de l'aviation  
 Inspection générale des transports et de la gestion des eaux

*Pologne:*

Bureau de l'aviation civile

*Portugal:*

Institut national de l'aviation civile (INAC)  
 Ministère de l'équipement, de la planification et de l'administration du territoire

*République tchèque:*

Département de l'aviation civile  
 Ministère des transports  
 Direction générale de l'aviation civile

*Royaume-Uni:*

Direction générale de l'aviation civile  
 Ministère des transports

*République slovaque:*

Direction générale de l'aviation civile  
 Ministère des transports, des postes et des télécommunications

*Slovénie:*

Office de l'aviation civile  
 Ministère des transports

*Suède:*

Direction générale de l'aviation civile

## **2. Royaume du Maroc**

Direction de l'Aéronautique civile  
 Ministère de l'équipement et du transport

\*

### ANNEXE IV

#### **Dispositions transitoires**

1. La mise en œuvre et l'application par la partie marocaine de toutes les dispositions de la législation communautaire relatives au transport aérien indiquées à l'annexe VI feront l'objet d'une évaluation réalisée sous la responsabilité de la Communauté européenne qui devra être validée par le comité mixte. Cette décision du comité mixte devra être adoptée au plus tard dans un délai maximum de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'accord.

2. Jusqu'à l'adoption de cette décision, les services agréés et les routes spécifiées à l'annexe I n'incluront pas le droit pour les transporteurs aériens de la Communauté européenne d'embarquer des passagers ou du fret sur le territoire du Maroc à destination d'un point situé au-delà et vice-versa, ni le droit pour les transporteurs marocains d'embarquer des passagers ou du fret en un point de la Communauté européenne à destination d'un autre point de la Communauté européenne et vice-versa. Cependant, tout droit de cinquième liberté octroyé par le biais de l'un des accords bilatéraux entre le Maroc et les Etats membres de la Communauté européenne énumérés à l'annexe II pourra continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination fondée sur la nationalité.

\*

### ANNEXE V

#### **Etats mentionnés aux articles 3 et 4 de l'accord**

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
2. La Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
3. Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen)
4. La Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien)

\*

## ANNEXE VI

**Règles applicables à l'aviation civile**

Les «dispositions applicables» des actes suivants s'appliquent conformément à l'accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe IV relative aux dispositions transitoires. Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées ci-après:

**A. Sécurité aérienne**

Remarque: les modalités précises de la participation du Maroc, en qualité d'observateur, à l'AESA seront examinées ultérieurement.

**N° 3922/91**

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile modifié par:

- le règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;
- le règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission, du 25 mai 1999, portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;
- le règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil;
- le règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10 et 12 à 13 à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, 2<sup>ème</sup> phrase, annexes I, II et III.

Aux fins de l'application de l'article 12, l'expression «Etats membres» est remplacée par l'expression «Etats membres de la CE».

**N° 94/56/CE**

Directive 94/56/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 12

**N° 1592/2002**

Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne modifié par:

- le règlement (CE) n° 1643/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n° 1592/2002
- le règlement (CE) n° 1701/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 adaptant l'article 6 du règlement (CE) n° 1592/2002

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 57, annexes I et II

**N° 2003/42**

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 11, annexes I et II

**N° 1702/2003**

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 4, annexe

**N° 2042/2003**

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 6, annexes I à IV

**N° 104/2004**

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 7, annexe

## **B. Gestion du trafic aérien**

N° 93/65

Directive 93/65/CEE du Conseil, du 19 juillet 1993, relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien modifiée par:

- la directive 97/15/CE de la Commission du 25 mars 1997 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE du Conseil relative à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien, modifiée par le règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE, modifiée par le règlement (CE) n° 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2082/2000 portant adoption de normes Eurocontrol

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 9, annexes I et II

La référence à la directive 93/65/EEC du Conseil doit être supprimée le 20 octobre 2005.

N° 2082/2000

Règlement (CE) n° 2082/2000 de la Commission du 6 septembre 2000 portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 97/15/CE portant adoption de normes Eurocontrol et modification de la directive 93/65/CEE modifié par:

- le règlement (CE) n° 980/2002 de la Commission du 4 juin 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2082/2000 portant adoption des normes Eurocontrol

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 3, annexes I à III

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre»)

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 4, article 6, et articles 9 à 14.

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services»)

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 19

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen («règlement sur l'espace aérien»)

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 11

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»)

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 12

## **C. Protection de l'environnement**

N° 89/629

Directive 89/629/CEE du Conseil, du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils.

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 8

N° 92/14

Directive 92/14/CEE du Conseil du 2 mars 1992 relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1 deuxième partie chapitre 2, deuxième édition (1988) modifiée par:

- la directive 98/20/CE du Conseil du 30 mars 1998 modifiant la directive 92/14/CEE
- la directive 1999/28/CE de la Commission du 21 avril 1999 portant modification de l'annexe de la directive 92/14/CEE du Conseil
- le règlement (CE) n° 991/2001 de la Commission du 21 mai 2001 modifiant l'annexe de la directive 92/14/CEE du Conseil

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 11, annexe

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 15, annexes I et II

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 16, annexes I à IV

#### **D. Protection des consommateurs**

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil, du 13 juin 1990, concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10

N° 92/59

Directive 92/59/CEE du Conseil, du 29 juin 1992, relative à la sécurité générale des produits

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 19

N° 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 10, annexe

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 34

N° 2027/97

Règlement (CE) N° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident modifié par:

- le règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 8

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 17

#### **E. Systèmes informatisés de réservation**

N° 2299/1989

Règlement (CEE) n° 2299/1989 du Conseil, du 24 juillet 1989, instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation modifié par:

- le règlement (CEE) n° 3089/93 du Conseil du 29 octobre 1993 modifiant le règlement (CEE) n° 2299/89
- le règlement (CE) n° 323/1999 du Conseil du 8 février 1999 modifiant le règlement (CEE) n° 2299/89

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 22, annexe

#### **F. Aspects sociaux**

N° 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 16, et 18-19

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 19, 21 à 24 et 26 à 29

N° 2000/79

Directive 2000/79 du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 5

**G. Autres textes législatifs**

N° 91/670

Directive 91/670/CEE du Conseil, du 16 décembre 1991, sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1<sup>er</sup> à 8, annexe

---