KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 30.3.2006
KOM(2006) 145 v konečném znění

2006/0048 (CNS)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY A ZÁSTUPCŮ VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ EVROPSKÉ UNIE, ZASEDAJÍCÍCH V RADĚ,

o podpisu a prozatímním uplatňování Evropsko-středomořské dohody mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Marockým královstvím na straně druhé v oblasti letectví

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY A ZÁSTUPCŮ VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ EVROPSKÉ UNIE, ZASEDAJÍCÍCH V RADĚ,

o uzavření Evropsko-středomořské dohody mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Marockým královstvím na straně druhé v oblasti letectví

(předložené Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

- **Odůvodnění a cíle návrhu**

Evropsko-středomořské dohoda mezi Evropským společenstvím a Marockým královstvím v oblasti letectví byla sjednána na základě pověření Radou z prosince 2004.

- **Obecné souvislosti**

Na základě směrnic pro vyjednávání spojených s pověřením Rady byla dohoda s Marokem schválena *ad referendum* v závěrečném kole jednání dne 14. prosince 2005 a parafována místopředsedou Barrotem a panem Ghellabem, marockým ministrem infrastruktury a dopravy u příležitosti první evropsko-středomořské konference ministrů dopravy pořádané v Marrákeši dne 15. prosince 2005. Podpis dohody se předpokládá v první polovině roku 2006.

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

V oblasti návrhu nejsou platné předpisy.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Dohoda s Marokem je vůbec prvním krokem v procesu posilování vztahů v oblasti letectví mezi Evropským společenstvím a zeměmi sousedícími s EU v souladu se sdělením Komise KOM(2005) 79 v konečném znění „Rozvoj vnější politiky Společenství v oblasti letectví“.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastěných stran**

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

V průběhu jednání Komisi napomáhalo poradní fórum, které zastupovalo aktivně zúčastněné průmyslové odvětví.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Konalo se více než 6 jednání s poradním fórem, na nichž byl předložen tehdejší návrh dohody. Všechny připomínky byly vzaty náležitě v úvahu.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Nebylo třeba využít externích odborných konzultací.

- **Posouzení dopadů**

Dohoda sehraje klíčovou úlohu při dosahování nejvyššího možného stupně konvergence mezi Marokem a Evropskou unií v hospodářských, sociálních a ekologických záležitostech v oblasti letectví:

Hospodářské hledisko: dohoda stanoví, aby maročtí dopravci přijali v oblasti bezpečnosti, ochrany a soutěže stejné normy, jakými se řídí dopravci Společenství;

Ekologické hledisko: Maroko rovněž přijme všechny ekologické předpisy týkající se odvětví letecké dopravy;

Sociální hledisko: Maroko také přijme evropské normy týkající se sociálních záležitostí v oblasti letectví.

Dohoda předpokládá ochranná ustanovení umožňující rychlý postup v případě jakýchkoliv odchylek.

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Díky tomu, že vztahy mezi Marokem a Evropskou unií jsou na pokročilé úrovni, povede dohoda s Marokem k hladkému začlenění marockého dopravního trhu do jednotného evropského trhu prostřednictvím dvoustupňového přístupu, který se vždy zakládá na třech pilířích vnější politiky v oblasti letectví: sbližování předpisů (začlenění předpisů ES v oblasti letectví, účast na jednotném evropském nebi) společně s cílenou technickou pomocí (prostřednictvím nástrojů jako například PAST), což povede k nejvyššímu možnému stupni otevírání trhu. Výsledkem by bylo neomezené obchodní prostředí, v němž provozovatelé svobodně přijímají obchodní rozhodnutí a působí na základě nejvyšších standardů v oblasti letecké bezpečnosti, ochrany letectví, ochrany životního prostředí a ochrany spotřebitele.

- **Právní základ**

Článek 80 odst. 2 ve spojení s čl. 300 odst. 2 prvním pododstavcem první větou a čl. 300 odst. 4 Smlouvy o ES

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství.

Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu z tohoto důvodu/těchto důvodů.

Evropsko-středomořská dohoda mezi Společenstvím a Marockým královstvím v oblasti letectví není pouze dohodou, jejímž cílem je otevřít trhy mezi oběma stranami. Dohoda rovněž zahrnuje rozsáhlé sbližování právních předpisů v oblasti letectví s klíčovými prvky pravidel a právních předpisů Společenství, včetně těch, které se týkají bezpečnosti, hospodářské regulace a především pravidel hospodářské soutěže, řízení letového provozu a ochrany spotřebitele. Dohoda by rovněž umožnila postupné otevření trhu mezi Marokem a EU a na obou stranách by poskytla významné příležitosti cestujícím i průmyslu. Závěrem je dohoda konkrétní ukázkou, čeho lze v rámci evropsko-středomořského partnerství dosáhnout.

Cílů návrhu bude lépe dosaženo prostřednictvím opatření na úrovni Společenství z tohoto důvodu/těchto důvodů.

Dohoda umožňuje souběžné rozšíření jejích ustanovení na 25 členských států, uplatňuje stejná pravidla bez diskriminace a je přínosem pro všechny letecké dopravce Společenství bez ohledu na jejich státní příslušnost. Tito dopravci nyní mohou svobodně provozovat své služby z jakéhokoliv místa v Evropské unii do jakéhokoliv místa v Maroku.

Rovněž vzrostou tržní příležitosti: s ohledem na počet obyvatel v Maroku (přibližně 31 miliónů) a EU (450 miliónů) dosahuje současný roční růst letecké dopravy přibližně již 7 %. Odstranění všech kapacitních omezení mezi Marokem a EU může na trh rovněž přilákat nové účastníky a vytvořit příležitosti pro provoz na méně využívaných letištích. Nová práva v oblasti společného označování linek a pronájmu letadla i s posádkou poskytnou dopravcům další příležitosti a přispějí k rozvoji trhu.

Kromě toho lze sblížení právních předpisů v oblasti letectví dosáhnout pouze na úrovni Společenství, protože pravidla a právní předpisy Společenství jsou zahrnuty do oblasti působnosti dohody.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z tohoto důvodu/těchto důvodů.

Ve fázi 1 je zřízen společný orgán, který projednává záležitostí týkající se provádění dohody a rozhoduje o začleňování nových právních předpisů do dohody. Smíšený výbor bude usilovat o další rozvoj dohody, zabývat se sociálními záležitostmi a hospodářskými návrhy, které se týkají vlastnictví a kontroly. Smíšený výbor se bude skládat ze zástupců Komise a členských států.

Kromě toho budou členské státy i nadále vykonávat tradiční administrativní úkoly, které provádí v souvislosti s mezinárodní leteckou dopravou, a to v rámci jednotně uplatňovaných společných pravidel.

- **Volba nástrojů**

Navrhované nástroje: jiné.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z tohoto důvodu/těchto důvodů.

Dvoustranné vztahy v oblasti letectví lze upravit pouze v mezinárodních dohodách.

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

5) DALŠÍ INFORMACE

- **Simulace, pilotní fáze a přechodné období**

K návrhu bylo nebo bude stanoveno přechodné období.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navržený právní akt se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY A ZÁSTUPCŮ VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ EVROPSKÉ UNIE, ZASEDAJÍCÍCH V RADĚ,

o podpisu a prozatímním uplatňování Evropsko-středomořské dohody mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Marockým královstvím na straně druhé v oblasti letectví

(Text s významem pro EHP)

RADA EVROPSKÉ UNIE A ZÁSTUPCI VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ, ZASEDAJÍCÍ V RADĚ EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 ve spojení s čl. 300 odst. 2 prvním pododstavcem první větou a čl. 300 odst. 4 této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise sjednala jménem Společenství a členských států Evropsko-středomořskou dohodu s Marockým královstvím v oblasti letectví (dále jen „dohoda“).

(2) Dohoda byla parafována v Marrákeši dne 14. prosince 2005.

(3) S výhradou možného uzavření dohody k pozdějšímu datu je třeba, aby Komise a členské státy dohodu podepsaly a prozatímně uplatňovaly.

(4) Je třeba stanovit procesní úpravu pro účast Společenství a členských států ve smíšeném výboru zřízeném článkem 21 dohody a v rozhodčím řízení stanoveném v článku 22 dohody, jakož i pro provádění některých ustanovení dohody, včetně těch, které se týkají přijetí ochranných opatření, udělování a rušení provozních práv a některých záležitostí v oblasti bezpečnosti a ochrany,

ROZHODLI TAKTO:

Článek 1 (Podpis)

S výhradou možného uzavření dohody k pozdějšímu datu je předseda Rady oprávněn jmenovat osobu zmocněnou podepsat jménem Společenství Evropsko-středomořskou dohodu mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Marockým královstvím na straně druhé v oblasti letectví. Znění dohody se připojuje k tomuto rozhodnutí.

Článek 2 (Prozatímní uplatňování)

Do doby vstupu dohody v platnost ji Společenství a členské státy prozatímně uplatňují ode dne podpisu.

Článek 3 (Smíšený výbor)

1. Společenství a členské státy jsou ve smíšeném výboru zřízeném článkem 21 dohody zastoupeny prostřednictvím zástupců Komise a členských států.

2. Komise vymezí postoj, který Společenství a členské státy zaujmou ve smíšeném výboru ke změně příloh dohody, jakýmkoliv záležitostem v oblasti působnosti článku 6 nebo 7 dohody či jakékoliv jiné záležitosti ve výlučné pravomoci Společenství. Ve všech ostatních případech vymezí postoj Společenství Rada kvalifikovanou většinou na návrh Komise.

3. Komise předloží postoj Společenství a členských států ve smíšeném výboru.

Článek 4 (Rozhodčí řízení)

1. Komise zastupuje Společenství a členské státy v rozhodčích řízeních podle článku 22 dohody.

2. Rozhodnutí pozastavit uplatňování výhod podle čl. 22 odst. 6 dohody přijme Rada na základě návrhu Komise. Rada se usnáší kvalifikovanou většinou.

3. O dalších příslušných krocích, které je třeba podniknout podle článku 22 dohody v záležitostech ve výlučné pravomoci Společenství, rozhoduje Komise s pomocí zvláštního výboru složeného ze zástupců členských států jmenovaných Radou.

Článek 5 (Ochranná opatření)

1. Komise, které je nápomocen zvláštní výbor složený ze zástupců členských států jmenovaných Radou, rozhoduje o přijetí ochranných opatření podle článku 23 dohody z vlastního podnětu nebo na žádost členského státu.

2. Požádá-li členský stát Komisi, aby použila ochranná opatření, musí Komisi na podporu své žádosti dodat informace potřebné pro odůvodnění žádosti. Komise rozhodne o takové žádosti do jednoho měsíce nebo v naléhavých případech do 10 pracovních dnů a uvědomí Radu a členské státy o svém rozhodnutí. Kterýkoliv členský stát může Radě předložit rozhodnutí Komise do 10 pracovních dnů od jeho oznámení. Rada může přijmout jiné rozhodnutí do jednoho měsíce ode dne, kdy jí byl návrh předán. Rada se usnáší kvalifikovanou většinou.

Článek 6 (Provozní práva)

1. Členské státy uvědomí v předstihu Komisi o jakémkoliv rozhodnutí, které hodlají přijmout podle článku 3 nebo 4 dohody.

2. Zjistí-li kdykoliv Komise, že rozhodnutí, které členský stát přijal nebo hodlá přijmout podle článku 3 nebo 4 dohody, je neslučitelné s dohodou, doručí tomuto členskému státu rozhodnutí, ve kterém od něj vyžaduje učinit příslušné kroky pro dosažení souladu s dohodou. Komise uvědomí Radu a ostatní členské státy o takovém rozhodnutí. Kterýkoliv členský stát může Radě předložit rozhodnutí Komise do 10 pracovních dnů od jeho oznámení. Rada může přijmout jiné rozhodnutí do jednoho měsíce ode dne, kdy jí byl návrh předán. Rada se usnáší kvalifikovanou většinou.

Článek 7 (Bezpečnost)

Členské státy neprodleně uvědomí Komisi o jakýchkoliv žádostech či oznámeních, které učinily či přijaly podle článku 13 dohody.

Článek 8 (Ochrana)

Členské státy neprodleně uvědomí Komisi o jakýchkoliv žádostech či oznámeních, které učinily či přijaly podle článku 14 dohody.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda / předsedkyně

2006/0048 (CNS)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY A ZÁSTUPCŮ VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ EVROPSKÉ UNIE, ZASEDAJÍCÍCH V RADĚ,

o uzavření Evropsko-středomořské dohody mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Marockým královstvím na straně druhé v oblasti letectví

RADA EVROPSKÉ UNIE A ZÁSTUPCI VLÁD ČLENSKÝCH STÁTŮ, ZASEDAJÍCÍ V RADĚ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 ve spojení s čl. 300 odst. 2 prvním pododstavcem první větou, čl. 300 odst. 3 prvním pododstavcem a čl. 300 odst. 4 této smlouvy,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise sjednala jménem Společenství a členských států Evropsko-středomořskou dohodu s Marockým královstvím v oblasti letectví (dále jen „dohoda“).

(2) Dohoda byla podepsána dne ….

(3) Dohoda by měla být schválena Společenstvím a členskými státy.

(4) Je třeba stanovit procesní úpravu pro účast Společenství a členských států ve smíšeném výboru zřízeném článkem 21 dohody a v rozhodčím řízení stanoveném v článku 22 dohody, jakož i pro provádění některých ustanovení dohody, včetně těch, které se týkají přijetí ochranných opatření, udělování a rušení provozních práv a některých záležitostí v oblasti bezpečnosti a ochrany.

ROZHODLI TAKTO:

Článek 1 (Schválení)

1. Evropsko-středomořská dohoda mezi Evropským společenstvím a jeho členskými státy na jedné straně a Marockým královstvím na straně druhé v oblasti letectví se schvaluje jménem Společenství. Znění dohody se připojuje k tomuto rozhodnutí.

2. Po dokončení svých vnitřních postupů pro vstup dohody v platnost předá každý členský stát sekretariátu Rady diplomatickou nótu podle článku 29 dohody.

3. Předseda Rady je oprávněn jmenovat osobu zmocněnou doručit Marockému království diplomatické nóty podle článku 29 dohody jménem Společenství a členských států. *[podle článku 25 dohody s USA, který právní služba navrhuje vložit do článku 29]*

Článek 2 (Smíšený výbor)

1. Společenství a členské státy jsou ve smíšeném výboru zřízeném článkem 21 dohody zastoupeny prostřednictvím zástupců Komise a členských států.

2. Komise vymezí postoj, který Společenství a členské státy zaujmou ve smíšeném výboru ke změně příloh dohody, jakýmkoliv záležitostem v oblasti působnosti článku 6 nebo 7 dohody či jakékoliv jiné záležitosti ve výlučné pravomoci Společenství. Ve všech ostatních případech vymezí postoj Společenství Rada kvalifikovanou většinou na návrh Komise.

3. Komise předloží postoj Společenství a členských států ve smíšeném výboru.

Článek 3 (Rozhodčí řízení)

1. Komise zastupuje Společenství a členské státy v rozhodčích řízeních podle článku 22 dohody.

2. Rozhodnutí pozastavit uplatňování výhod podle čl. 22 odst. 6 dohody přijme Rada na základě návrhu Komise. Rada se usnáší kvalifikovanou většinou.

3. O dalších příslušných krocích, které je třeba podniknout podle článku 22 dohody v záležitostech ve výlučné pravomoci Společenství, rozhoduje Komise s pomocí zvláštního výboru složeného ze zástupců členských států jmenovaných Radou.

Článek 4 (Ochranná opatření)

1. Komise, které je nápomocen zvláštní výbor složený ze zástupců členských států jmenovaných Radou, rozhoduje o přijetí ochranných opatření podle článku 23 dohody z vlastního podnětu nebo na žádost členského státu.

2. Požádá-li členský stát Komisi, aby použila ochranná opatření, musí Komisi na podporu své žádosti dodat informace potřebné pro odůvodnění žádosti. Komise rozhodne o takové žádosti do jednoho měsíce nebo v naléhavých případech do 10 pracovních dnů a uvědomí Radu a členské státy o svém rozhodnutí. Kterýkoliv členský stát může Radě předložit rozhodnutí Komise do 10 pracovních dnů od jeho oznámení. Rada může přijmout jiné rozhodnutí do jednoho měsíce ode dne, kdy jí byl návrh předán. Rada se usnáší kvalifikovanou většinou.

Článek 5 (Provozní práva)

1. Členské státy uvědomí v předstihu Komisi o jakémkoliv rozhodnutí, které hodlají přijmout podle článku 3 nebo 4 dohody.

2. Zjistí-li kdykoliv Komise, že rozhodnutí, které členský stát přijal nebo hodlá přijmout podle článku 3 nebo 4 dohody, je neslučitelné s dohodou, doručí tomuto členskému státu rozhodnutí, ve kterém od něj vyžaduje učinit příslušné kroky pro dosažení souladu s dohodou. Komise uvědomí Radu a ostatní členské státy o takovém rozhodnutí. Kterýkoliv členský stát může Radě předložit rozhodnutí Komise do 10 pracovních dnů od jeho oznámení. Rada může přijmout jiné rozhodnutí do jednoho měsíce ode dne, kdy jí byl návrh předán. Rada se usnáší kvalifikovanou většinou.

Článek 6 (Bezpečnost)

Členské státy neprodleně uvědomí Komisi o jakýchkoliv žádostech či oznámeních, které učinily či přijaly podle článku 13 dohody.

Článek 7 (Ochrana)

Členské státy neprodleně uvědomí Komisi o jakýchkoliv žádostech či oznámeních, které učinily či přijaly podle článku 14 dohody.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda / předsedkyně

PŘÍLOHA

EVROPSKO–STŘEDOMOŘSKÁ DOHODA
MEZI
EVROPSKÝM SPOLEČENSTVÍM
A JEHO ČLENSKÝMI STÁTY na jedné straně
A
MAROCKÝM KRÁLOVSTVÍM na straně druhé
V OBLASTI LETECTVÍ

BELGICKÉ KRÁLOVSTVÍ,

ČESKÁ REPUBLIKA,

DÁNSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO,

ESTONSKÁ REPUBLIKA,

ŘECKÁ REPUBLIKA,

ŠPANĚLSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

FRANCOUZSKÁ REPUBLIKA,

IRSKO,

ITALSKÁ REPUBLIKA,

KYPERSKÁ REPUBLIKA,

LOTYŠSKÁ REPUBLIKA,

LITEVSKÁ REPUBLIKA,

LUCEMBURSKÉ VELKOVÉVODSTVÍ,

MAĎARSKÁ REPUBLIKA,

REPUBLIKA MALTA,

NIZOZEMSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

RAKOUSKÁ REPUBLIKA,

POLSKÁ REPUBLIKA,

PORTUGALSKÁ REPUBLIKA,

REPUBLIKA SLOVINSKO,

SLOVENSKÁ REPUBLIKA,

FINSKÁ REPUBLIKA,

ŠVÉDSKÉ KRÁLOVSTVÍ,

SPOJENÉ KRÁLOVSTVÍ VELKÉ BRITÁNIE A SEVERNÍHO IRSKA,

strany Smlouvy o založení Evropského společenství (dále jen „členské státy“) a

EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ,

dále jen „Společenství“, na jedné straně a

MAROCKÉ KRÁLOVSTVÍ,

dále jen „Maroko“, na straně druhé,

přejíce si podporovat mezinárodní letecký systém založený na spravedlivé hospodářské soutěži mezi leteckými dopravci na trhu s minimálními zásahy státu a regulací;

přejíce si usnadnit rozšíření příležitostí v mezinárodní letecké dopravě, a to i prostřednictvím rozvoje sítí letecké dopravy s cílem uspokojit potřeby cestujících i zasilatelů v oblasti výhodných služeb letecké dopravy;

přejíce si umožnit leteckým dopravcům nabízet cestujícím i zasilatelům konkurenční ceny a služby na otevřených trzích;

přejíce si, aby všechna odvětví letecké dopravy, včetně zaměstnanců leteckých dopravců, využívala výhod liberalizované dohody;

přejíce si zajistit nejvyšší stupeň bezpečnosti a ochrany v mezinárodní letecké dopravě a znovu zdůrazňujíce své vážné obavy z činů či hrozeb zaměřených proti ochraně letadla, které ohrožují bezpečnost cestujících či majetku, mají negativní vliv na provoz letecké dopravy a podkopávají důvěru veřejnosti v bezpečnost civilního letectví;

se zřetelem na Úmluvu o mezinárodním civilním letectví otevřenou k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944;

přejíce si zajistit rovné podmínky pro letecké dopravce;

berouce na vědomí, že vládní subvence mohou nepříznivě ovlivnit soutěž mezi leteckými dopravci a ohrozit základní cíle této dohody;

potvrzujíce význam ochrany životního prostředí pro rozvoj a provádění politiky mezinárodního letectví a berouce na vědomí práva svrchovaných států přijímat v tomto ohledu odpovídající opatření;

zaznamenávajíce význam ochrany spotřebitelů, včetně ochrany poskytované Úmluvou o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu uzavřenou v Montrealu dne 28. května 1999, pokud jsou obě strany stranami této úmluvy;

hodlajíce vycházet z rámce stávajících dohod v oblasti letecké dopravy s cílem otevřít přístup na trhy a maximalizovat výhody pro spotřebitele, letecké dopravce, pracovní síly a společnosti na obou stranách;

vzhledem k tomu, že dohoda mezi Evropským společenstvím a Marokem může hrát směrodatnou úlohu v evropsko-středomořských vztazích v oblasti letectví s cílem plně podporovat výhody liberalizace v tomto klíčovém hospodářském odvětví;

zaznamenávajíce, že cílem je, aby taková dohoda byla uplatňována postupně, ale jednotným způsobem, a aby vhodné mechanismy zabezpečily stále užší harmonizaci s právními předpisy Společenství,

se dohodly na tomto:

Článek 1

Definice

Není-li stanoveno jinak, mají pro účely této dohody uvedené pojmy následující význam:

1. pojmy „dohodnutá služba“ a „určená trasa“ se rozumí mezinárodní letecká doprava podle článku 2 a přílohy 1 této dohody;

2. „dohodou“ se rozumí tato dohoda, její přílohy a všechny její změny;

3. „leteckou dopravou“ se rozumí přeprava cestujících, zavazadel, nákladu a pošty uskutečněná odděleně či společně letadlem, poskytovaná veřejnosti za úplatu nebo v nájmu, která, aby se zamezilo pochybnostem, zahrnuje pravidelnou i nepravidelnou (charterovou) leteckou dopravu a služby výlučně nákladní dopravy;

4. „dohodou o přidružení“ se rozumí Evropsko-středomořská dohoda zakládající přidružení mezi Evropskými společenstvími a jejich členskými státy na jedné straně a Marockým královstvím na straně druhé uzavřená v Bruselu dne 26. února 1996;

5. „provozní licencí Společenství“ se rozumí provozní licence ve vztahu k leteckým dopravcům usazeným v Evropském společenství udělovaná a udržovaná v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům;

6. „úmluvou“ se rozumí Úmluva o mezinárodním civilním letectví otevřená k podpisu v Chicagu dne 7. prosince 1944 a zahrnuje:

   (a) všechny změny, které vstoupily v platnost podle čl. 94 písm. a) úmluvy a byly ratifikovány Marokem i dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy Evropského společenství a

   (b) všechny přílohy nebo jejich změny přijaté podle článku 90 úmluvy, pokud je taková příloha či změna kdykoliv účinná pro Maroko i dotčený členský stát nebo dotčené členské státy Evropského společenství;

7. „úplnými náklady“ se rozumí náklady na poskytování služby plus přiměřený poplatek za administrativní režijní náklady a případně všechny příslušné poplatky související s náklady na ochranu životního prostředí a uplatňované bez ohledu na státní příslušnost;

8. „stranami“ se rozumí na jedné straně Společenství či členské státy, nebo Společenství a jeho členské státy v souladu s jejich příslušnými pravomocemi a na straně druhé Maroko;

9. „státními příslušníky“ se rozumí: jakákoliv fyzická nebo právnická osoba marocké státní příslušnosti za marockou stranu nebo se státní příslušností členského státu za evropskou stranu, pokud je právnická osoba vždy pod faktickou kontrolou, ať přímou nebo prostřednictvím většinové účasti, fyzických či právnických osob marocké státní příslušnosti za marockou stranu nebo fyzických či právnických osob se státní příslušností členského státu nebo se státní příslušností jedné ze třetích zemí uvedených v příloze 5 za evropskou stranu;

10. „Subvence“: jakýkoliv finanční příspěvek poskytnutý orgány či regionální organizací nebo jinou veřejnou organizací, tj. v případech, kdy:

    (a) postup vlády, regionálního orgánu či jiné veřejné organizace zahrnuje přímý převod finančních prostředků, například ve formě dotace, půjčky nebo účasti na základním kapitálu, nebo potenciální přímý převod finančních prostředků ve prospěch podniku nebo převzetí jeho závazků, například formou úvěrových záruk;

    (b) částky představující příjmy vlády nebo regionálního orgánu či jiné veřejné organizace, jež jsou za běžných okolností splatné, jsou prominuty nebo nejsou vybírány;

    (c) vláda nebo regionální orgán či jiná veřejná organizace poskytuje zboží nebo služby kromě obecné infrastruktury nebo nakupuje zboží či služby;

(d) vláda, regionální orgán či jiná veřejná organizace provádí platby ve prospěch mechanismu financování nebo pověří soukromý subjekt prováděním jedné nebo více druhů činností popsaných v bodech i), ii) a iii) nebo tomuto soukromému subjektu nařídí provádění těchto činností, které by za běžných okolností prováděla vláda a které se v praxi v podstatě neliší od postupů obvykle prováděných vládami;

a kdy je tím poskytnuta výhoda.

11. „mezinárodní leteckou dopravou“ se rozumí letecká doprava, která prochází leteckým prostorem nad územím více než jednoho státu;

12. „cenou“ se rozumí tarify uplatňované leteckými dopravci nebo jejich zástupci za přepravu cestujících, zavazadel a/nebo nákladu (kromě pošty) leteckou dopravou, včetně případné povrchové dopravy ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou, a podmínky, jimž jejich uplatňování podléhá;

13. pojmem „SESAR“ se rozumí technické provádění jednotného evropského nebe, které umožňuje koordinovaný a synchronizovaný rozvoj a rozmístění nových generací systémů řízení leteckého provozu; a

14. „územím“ se rozumí pro Marocké království pevnina (kontinentální a ostrovní), vnitřní vody a teritoriální vody spadající pod jeho svrchovanost nebo jurisdikci a pro Evropské společenství pevnina (kontinentální a ostrovní), vnitřní vody a teritoriální vody, na něž se vztahuje Smlouva o založení Evropského společenství za podmínek stanovených uvedenou smlouvou a jakýmkoliv nástrojem, který ji nahrazuje; tato dohoda se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království ve sporu o suverenitu nad územím, kde se letiště nachází; použitelnost této dohody pro letiště Gibraltar se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království ze dne 2. prosince 1987.

HLAVA I

HOSPODÁŘSKÁ USTANOVENÍ

Článek 2

Provozní práva

1. Není-li stanoveno jinak v příloze 1, udělí každá strana druhé straně následující práva pro výkon mezinárodní letecké dopravy leteckými dopravci druhé strany:

   a) právo přelétat nad jeho územím bez přistání;

   b) právo vykonat zastávky na jeho území za účelem jiným než nastoupení nebo vystoupení cestujících, naložení nebo vyložení zavazadel, nákladu a/nebo pošty v letecké dopravě (účely jiné než dopravní);

   c) právo vykonat zastávky na jeho území při provozu dohodnuté služby na určené trase za účelem nastoupení nebo vystoupení cestujících a naložení nebo vyložení nákladu a/nebo pošty, odděleně či společně, v mezinárodní dopravě; a

   d) práva jinak stanovená v této dohodě.

2. Žádné ustanovení této dohody neuděluje leteckým dopravcům:

   a) Maroka právo vzít na území jakéhokoliv členského státu Evropského společenství na palubu cestující, zavazadla, náklad a/nebo poštu přepravované za úhradu a směřující do jiného místa na území tohoto členského státu Evropského společenství;

   b) Evropského společenství právo vzít na území Maroka na palubu cestující, zavazadla, náklad a/nebo poštu přepravované za úhradu a směřující do jiného místa na území Maroka.

Článek 3

Schválení

Po obdržení žádostí o schválení k provozu od leteckého dopravce jedné strany udělí příslušné orgány druhé strany příslušná schválení s minimálním procedurálním zpožděním za předpokladu, že:

   a) v případě leteckého dopravce Maroka:

– letecký dopravce má hlavní místo své obchodní činnosti a případně své sídlo v Maroku a získal licenci a jakékoliv další příslušné dokumenty v souladu s právními předpisy Marockého království;

– Maroko nad leteckým dopravcem vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu; a

– letecký dopravce je přímo nebo prostřednictvím většinové účasti vlastněn a zůstává ve vlastnictví Maroka a/nebo státních příslušníků Maroka a je vždy Marokem a/nebo jeho státními příslušníky fakticky kontrolován, nebo je přímo nebo prostřednictvím většinové účasti vlastněn a zůstává ve vlastnictví členských států a/nebo státních příslušníků členských států a je vždy těmito členskými státy a/nebo jejich státními příslušníky fakticky kontrolován;

b) v případě leteckého dopravce Evropského společenství:

– letecký dopravce má hlavní místo své obchodní činnosti a případně své sídlo na území členského státu Evropského společenství podle Smlouvy o založení Evropského společenství a získal provozní licenci Společenství; a

– členský stát Evropského společenství odpovědný za vydání osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC) leteckému dopravci nad leteckým dopravcem vykonává a udržuje faktickou regulační kontrolu a příslušný letecký úřad je zřetelně označen;

– letecký dopravce je přímo nebo prostřednictvím většinové účasti vlastněn a zůstává ve vlastnictví členských států a/nebo jejich státních příslušníků nebo jiných států uvedených v příloze 5 a/nebo státních příslušníků těchto jiných států;

c) letecký dopravce je způsobilý splnit podmínky stanovené právními a správními předpisy, které pro provoz mezinárodní letecké dopravy běžně uplatňuje strana, jež posuzuje žádost či žádosti; a

d) ustanovení v článku 13 (Bezpečnost letectví) a článku 14 (Ochrana letectví) jsou dodržována a uplatňována.

Článek 4

Zrušení schválení

1. Příslušné orgány každé strany mohou zrušit, pozastavit nebo omezit schválení k provozu nebo jinak pozastavit či omezit provoz leteckého dopravce druhé strany, pokud:

a) v případě leteckého dopravce Maroka:

– letecký dopravce nemá hlavní místo své obchodní činnosti nebo případně své sídlo v Maroku nebo nezískal provozní licenci a jakékoliv příslušné dokumenty v souladu s platnými právními předpisy Maroka;

– Maroko nad leteckým dopravcem nevykonává a neudržuje faktickou regulační kontrolu; nebo

– letecký dopravce není vlastněn ani fakticky kontrolován přímo či prostřednictvím většinové účasti Marokem a/nebo jeho státními příslušníky nebo členskými státy a/nebo jejich státními příslušníky;

b) v případě leteckého dopravce Evropského společenství:

– letecký dopravce nemá hlavní místo své obchodní činnosti nebo případně své sídlo na území členského státu Evropského společenství podle Smlouvy o založení Evropského společenství nebo nezískal provozní licenci Společenství; členský stát Evropského společenství odpovědný za vydání osvědčení provozovatele letecké dopravy (AOC) leteckému dopravci nad leteckým dopravcem nevykonává a neudržuje faktickou regulační kontrolu nebo příslušný letecký úřad není zřetelně označen; nebo

– letecký dopravce není vlastněn ani fakticky kontrolován přímo nebo prostřednictvím většinové účasti členskými státy a/nebo jejich státními příslušníky nebo jinými státy uvedenými v příloze 5 a/nebo státními příslušníky těchto jiných států;

c) letecký dopravce nedodržel právní a správní předpisy uvedené v článku 5 (Uplatňování právních předpisů) této dohody; nebo

d) ustanovení stanovená v článku 13 (Bezpečnost letectví) a článku 14 (Ochrana letectví) nejsou dodržována a uplatňována.

2. Nejsou-li nezbytná okamžitá opatření pro zabránění dalšímu nesouladu s odst. 1 písm. c) nebo d) tohoto článku, uplatňují se práva stanovená tímto článkem pouze po konzultaci s příslušnými orgány druhé strany.

Článek 4a

Investice

Většinové vlastnictví nebo faktická kontrola leteckého dopravce Maroka členským státem nebo jeho státními příslušníky nebo leteckého dopravce Evropského společenství Marokem nebo jeho státními příslušníky podléhá předběžnému rozhodnutí smíšeného výboru zřízeného touto dohodou.

Toto rozhodnutí určí podmínky vztahující se na provoz dohodnutých služeb podle této dohody a na služby mezi třetími zeměmi a stranami.

Ustanovení čl. 21 odst. 9 této dohody se na tento typ rozhodnutí nevztahují.

Článek 5

Uplatňování právních předpisů

1. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm či jeho opouštění dodrží letečtí dopravci druhé strany právní a správní předpisy, které platí na tomto území a týkají se vstupu či odletu letadla v mezinárodní letecké dopravě na/z území této strany nebo provozu a navigace letadla.

2. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm či jeho opouštění dodrží cestující, posádka nebo náklad letadla druhé strany právní a správní předpisy, nebo tyto musí být dodrženy jejich jménem, které platí na tomto území a týkají se vstupu či odletu cestujících, posádky nebo nákladu letadla na/z území této strany (včetně předpisů, které se vztahují na vstup, vstupní odbavení, přistěhovaleckou kontrolu, pasy, clo a karanténu nebo v případě pošty na poštovní předpisy).

Článek 6

Hospodářská soutěž

Nejsou-li v této dohodě obsaženy konkrétnější pravidla, použijí se v oblasti působnosti této dohody ustanovení kapitoly II („Hospodářská soutěž a jiná hospodářská ustanovení“) hlavy IV dohody o přidružení.

Článek 7

Subvence

1. Strany uznávají, že veřejné subvence leteckým dopravcům narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují některé podniky v poskytování služeb letecké dopravy, že ohrožují základní cíle dohody a že nejsou slučitelné se zásadou otevřeného leteckého prostoru.

2. Je-li považováno za nezbytné poskytnout veřejné subvence leteckému dopravci či leteckým dopravcům, kteří působí v rámci této dohody, s cílem dosáhnout legitimního cíle, musí být takové subvence úměrné cíli, transparentní a navržené tak, aby pokud možno snížily na minimum svůj nepříznivý dopad na letecké dopravce druhé strany. Strana poskytující takovou subvenci neprodleně uvědomí druhou stranu o svém záměru poskytnout subvenci a o jejím souladu s kritérii stanovenými v této dohodě.

3. Domnívá-li se jedna strana, že subvence poskytnutá druhou stranou nebo případně veřejným či vládním orgánem země jiné než strana není v souladu s kritérii stanovenými v odstavci 2, může požádat o zasedání smíšeného výboru podle článku 21 s cílem záležitost projednat a reagovat příslušným způsobem na obavy, které jsou považovány za oprávněné.

4. Nemůže-li být spor vyřešen smíšeným výborem, ponechají si strany možnost uplatnit svá vlastní antisubvenční opatření.

5. Ustanoveními tohoto článku nejsou dotčeny právní a správní předpisy stran, které se vztahují na zásadní závazky v oblasti leteckých služeb a veřejných služeb na území stran.

Článek 8

Obchodní příležitosti

1. Letečtí dopravci každé strany mají právo zřídit kanceláře na území druhé strany za účelem podpory a prodeje letecké dopravy a souvisejících činností.

2. V souladu s právními a správními předpisy druhé strany, které se vztahují na vstup, pobyt a zaměstnání, jsou letečtí dopravci každé strany oprávněni dovést a udržovat na území druhé strany řídící, prodejní, technický, provozní a jiný odborný personál potřebný pro podporu poskytování letecké dopravy.

3. a) Aniž je dotčeno níže uvedené písmeno b), má každý letecký dopravce s ohledem na pozemní odbavování na území druhé strany:

   i) právo na vykonávání svého vlastního pozemního odbavování („pozemní odbavování vlastními silami“) nebo podle vlastní volby

   ii) právo provést výběr mezi konkurenčními dodavateli, kteří poskytují úplné či částečné služby pozemního odbavování, je-li těmto dodavatelům povolen přístup na trh na základě právních a správních předpisů každé strany a jsou-li tito dodavatelé přítomni na trhu.

   b) U následujících kategorií služeb pozemního odbavování, tj. odbavování zavazadel, manipulace na rampě, manipulace s pohonnými hmotami a oleji, odbavování nákladu a pošty, pokud jde o fyzickou manipulaci s nákladem a poštou mezi letištním terminálem a letadlem, se na práva v bodech i) a ii) výše uvedeného písmene a) vztahují pouze zvláštní omezení disponibilního prostoru nebo kapacity, které vyplývají z potřeby udržovat letiště v bezpečeném provozu. Pokud tato omezení neumožňují pozemní odbavování vlastními silami a neexistuje-li účinná konkurence mezi dodavateli, kteří poskytují služby pozemního odbavování, musí být všechny tyto služby rovnoprávně a přiměřeně k dispozici všem leteckým dopravcům; ceny za takové služby nepřekračují jejich úplné náklady, včetně přiměřené návratnosti aktiv po odpisu.

4. Jakýkoliv letecký dopravce každé strany může provádět prodej letecké dopravy na území druhé strany přímo a/nebo dle svého uvážení prostřednictvím obchodních zástupců nebo jiných prostředníků jmenovaných leteckým dopravcem. Každý letecký dopravce má právo prodávat takovou dopravu a kdokoliv má právo zakoupit takovou dopravu v měně uvedeného území nebo ve volně směnitelných měnách.

5. Každý letecký dopravce má právo na požádání přepočítat a převést místní příjmy z území druhé strany na své domovské území a, s výjimkou případů, které nejsou v souladu se všeobecně uplatňovanými právními a správními předpisy, do země či zemí podle svého výběru. Přepočítávání a převod se povolují neprodleně bez omezení či zdanění, které se na ně vztahují, ve směnném kursu platném pro běžné transakce a převody v den, kdy dopravce podá původní žádost o převod.

6. Leteckým dopravcům každé strany se povoluje uhradit místní náklady, včetně zakoupení pohonných hmot, na území druhé strany v místní měně. Dle svého uvážení mohou letečtí dopravci každé strany uhradit takové náklady na území druhé strany ve volně směnitelných měnách podle místního předpisu o měně.

7. Při provozu či poskytování služeb podle dohody může jakýkoliv letecký dopravce strany navázat spolupráci v oblasti prodejních vztahů, například prostřednictvím dohod o nákupu vyhrazené kapacity míst (blocked-space agreement) nebo ujednání o společném označování linek, s:

   a) kterýmkoliv leteckým dopravcem či leteckými dopravci stran a

   b) kterýmkoliv leteckým dopravcem či leteckými dopravci třetí země a

   c) kterýmkoliv dopravcem v oblasti povrchové, pozemní či námořní dopravy;

   za předpokladu, že i) všechny zúčastněné strany těchto ujednání mají příslušné oprávnění a ii) ujednání splňují požadavky, které se týkají bezpečnosti a soutěže a běžně se vztahují na tato ujednání. S ohledem na prodej osobní dopravy v případech společného označování linek musí být kupující při prodeji nebo v každém případě před nástupem do letadla informován o tom, kteří dopravci budou provozovat činnost na každém sektoru služby.

8. a) V oblasti přepravy cestujících se na poskytovatele povrchové dopravy nevztahují právní a správní předpisy o letecké dopravě pouze z toho důvodu, že taková povrchová doprava je poskytována leteckým dopravcem pod jeho vlastním jménem. Poskytovatelé povrchové dopravy mohou uvážit, zda se rozhodnou navázat spolupráci. Při rozhodování konkrétní záležitosti mohou poskytovatelé povrchové dopravy zvážit mimo jiné zájmy spotřebitelů, technická a hospodářská omezení a omezení týkající se prostoru a kapacity.

   b) Bez ohledu na jakékoliv jiné ustanovení této dohody mohou letečtí dopravci a nepřímí poskytovatelé nákladní dopravy stran bez omezení použít ve spojení s mezinárodní leteckou dopravou jakoukoli povrchovou nákladní dopravu do jakýchkoli míst na území Maroka a Evropského společenství nebo z nich nebo ve třetích zemích, včetně dopravy na všechna letiště s celnicí nebo z nich, a rovněž případně podle platných právních a správních předpisů, právo/práva přepravovat náklad pod celním dohledem. Pro takový náklad, bez ohledu na to, zda je přepravován povrchovou či leteckou dopravou, musí být zajištěn přístup k letištnímu celnímu odbavení a zařízení. Letečtí dopravci se mohou rozhodnout, zda realizují povrchovou dopravu svými vlastními prostředky nebo zda pro její zabezpečení využijí ujednání s jinými povrchovými dopravci, včetně povrchových dopravců provozovaných jinými leteckými dopravci a nepřímých poskytovatelů nákladní letecké dopravy. Takové intermodální služby nákladní dopravy mohou být nabízeny za jednu celkovou cenu

kombinované letecké a povrchové dopravy za předpokladu, že zasilatelé nejsou klamáni ohledně skutečností týkajících se takové dopravy.

Článek 9

Cla a celní poplatky

1. Po příletu na území jedné strany jsou letadla provozovaná v mezinárodní letecké dopravě leteckými dopravci druhé strany, jejich běžné vybavení, pohonné hmoty, maziva, provozní hmoty, pozemní vybavení, náhradní díly (včetně motorů), palubní zásoby (obsahující potraviny, nápoje, alkoholické nápoje, tabák a jiné výrobky určené pro prodej nebo k použití cestujícími v omezeném množství po dobu letu, avšak nikoli omezené na tyto věci) a jiné položky určené či používané výhradně pro provoz či údržbu letadla v mezinárodní letecké dopravě, na základě vzájemnosti osvobozena od všech dovozních omezení, daní z nemovitosti, kapitálových poplatků, cla, spotřebních daní a podobných poplatků, které a) ukládají vnitrostátní či místní orgány nebo Evropské společenství a b) které nevychází z nákladů na poskytované služby, za předpokladu, že takové vybavení a zásoby zůstávají na palubě letadla.

2. Rovněž jsou na základě vzájemnosti osvobozeny od daní, dávek, cel či různých poplatků uvedených v odstavci 1 tohoto článku, s výjimkou poplatků, které vychází z nákladů na poskytované služby:

   a) palubní zásoby přivezené na území strany nebo dodané na jejím území a naložené na palubu v přiměřeném množství pro použití v letadle provozovaném v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany na svém letu z území, i když jsou tyto zásoby určeny k použití během části letu vykonané nad územím strany, na kterém byly naloženy na palubu;

   b) pozemní vybavení a náhradní díly (včetně motorů) přivezené na území strany za účelem servisu, údržby nebo opravy letadla provozovaného v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany;

   c) maziva a provozní hmoty přivezené na území strany nebo dodané na jejím území pro použití v letadle provozovaném v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany, i když jsou tyto zásoby určeny k použití během části letu vykonané nad územím strany, na kterém byly naloženy na palubu, a

   d) tiskoviny podle celních právních předpisů každé strany přivezené na území strany nebo dodané na jejím území a naložené na palubu pro použití v letadle provozovaném v mezinárodní letecké dopravě leteckým dopravcem druhé strany na svém letu z území, i když jsou tyto zásoby určeny k použití během části letu vykonané nad územím strany, na kterém byly naloženy na palubu;

   e) bezpečnostní a ochranná zařízení pro použití na letištích nebo terminálech nákladní letecké dopravy.

3. Tato dohoda neosvobozuje pohonné hmoty dodané stranou leteckým dopravcům na jejím území od daní, dávek, cel či různých poplatků podobných těm, které jsou uvedeny v odstavci 1. Při vstupu na území jedné strany, pobytu na něm či jeho opouštění dodrží letečtí dopravci druhé strany její právní a správní předpisy, které se vztahují na prodej, dodávání a užití leteckých pohonných hmot.

4. U vybavení a zásob uvedených v odstavci 1 a 2 tohoto článku je možno vyžadovat, aby byly pod dozorem nebo kontrolou příslušných orgánů.

5. Osvobození stanovená tímto článkem se rovněž uplatňují v případech, kdy letečtí dopravci jedné strany uzavřeli s jiným leteckým dopravcem, který obdobně využívá tato osvobození udělená druhou stranou, smlouvu týkající se zapůjčení nebo převodu položek uvedených v odstavci 1 a 2 tohoto článku na území druhé strany.

6. Žádné ustanovení této dohody nebrání žádné straně uložit daně, dávky, cla či různé poplatky za zboží prodávané za účelem jiným než je spotřeba cestujícími na palubě na úseku letecké služby mezi dvěma místy na jejím území, na kterých je povolen nástup a výstup.

Článek 10

Poplatky za užívání

1. Strana neuloží leteckým dopravcům druhé strany, ani nepovolí, aby jim byly uloženy poplatky za užívání vyšší než ty, které uložila svým vlastním leteckým dopravcům provozujícím podobné mezinárodní letecké služby.

2. Zvýšené nebo nové poplatky by měly být zavedeny pouze poté, co proběhla přiměřená konzultace mezi příslušnými orgány zodpovědnými za poplatky a leteckými dopravci každé strany. Uživatelé by měli být včas uvědoměni o všech návrzích na změny poplatků za užívání, aby měli možnost vyjádřit své názory před provedením změn. Strany rovněž dle potřeby podpoří výměnu takových informací, které mohou být nezbytné pro přesné zhodnocení přiměřenosti, oprávněnosti a rozvržení poplatků v souladu se zásadami tohoto článku.

Článek 11

Tvorba cen

Ceny za služby letecké dopravy provozované v souladu s touto dohodou se stanoví svobodně a nepodléhají schvalování, ale může se vyžadovat, aby ceny byly předloženy pouze pro informační účely. Ceny účtované za dopravu výhradně uvnitř Evropského společenství podléhají právu Evropského společenství.

Článek 12

Statistika

Příslušné orgány každé strany dodají příslušným orgánům druhé strany na jejich žádost informace a statistiky týkající se dopravy vykonané leteckými dopravci pověřenými jednou stranou vykonávat dohodnuté služby směřující na území druhé strany nebo z jejího území, stejným způsobem, jakým oprávnění letečtí dopravci vypracovali a předložili informace a statistiky svým vnitrostátním příslušným orgánům. Všechny dodatečné statistické údaje týkající se dopravy, které příslušné orgány jedné strany mohou vyžadovat od orgánů druhé strany, jsou předmětem diskuse ve smíšeném výboru na žádost kterékoliv strany.

HLAVA II

SPOLUPRÁCE V OBLASTI PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Článek 13

Bezpečnost letectví

1. Strany postupují v souladu s ustanoveními právních předpisů Evropského společenství týkajících se bezpečnosti letectví uvedených v příloze 6.A podle níže stanovených podmínek.

2. Strany zabezpečí, aby letadlo registrované v jedné straně, u něhož existuje podezření, že nesplňuje bezpečnostní standardy mezinárodního letectví stanovené úmluvou, a které přistává na letištích otevřených mezinárodní letecké dopravě na území druhé strany, bylo podrobeno prohlídkám na odbavovací ploše provedeným příslušnými orgány druhé strany, na palubě letadla a v jeho okolí za účelem prověření platnosti dokladů letadla a jeho posádky a navenek patrného stavu letadla a jeho vybavení.

3. Každá strana může kdykoliv požádat o konzultace týkající se bezpečnostních standardů zavedených druhou stranou.

4. Žádné ustanovení této dohody nelze vykládat jako omezení pravomoci příslušných orgánů strany přijmout všechna vhodná a okamžitá opatření, kdykoliv zjistí, že letadlo, výrobek nebo úkon:

   a) nesplňují minimální standardy stanovené úmluvou, případně právními předpisy uvedenými v příloze 6.A, nebo

   b) mohou – na základě prohlídky uvedené v odstavci 2 – vyvolat vážné obavy, že letadlo nebo jeho provoz neodpovídá minimálním standardům stanoveným úmluvou, případně právními předpisy uvedenými v příloze 6.A, nebo

   c) mohou vyvolat vážné obavy, že minimální standardy stanovené úmluvou, případně právními předpisy uvedenými v příloze 6.A, nejsou účinně dodržovány a uplatňovány.

5. Podniknou-li příslušné orgány jedné strany kroky podle odstavce 4, neprodleně uvědomí příslušné orgány druhé strany o těchto krocích a uvedou důvody, které je k těmto krokům vedly.

6. Probíhají-li opatření přijatá v důsledku uplatňování odstavce 4 i nadále, ačkoliv důvod pro jejich provádění pominul, může kterákoliv strana předložit záležitost smíšenému výboru.

7. Pro účely tohoto článku se pojmem „příslušné orgány“ rozumí vládní organizace či subjekty uvedené v příloze 3. Všechny změny vnitrostátních právních předpisů s ohledem na status příslušných orgánů oznámí příslušná strana druhé straně.

Článek 14

Ochrana letectví

1. Jelikož je zajištění bezpečnosti civilního letadla, jeho cestujících a posádky základním předpokladem provozu mezinárodních leteckých služeb, strany znovu zdůrazňují své vzájemné závazky při ochraně civilního letectví před protiprávními činy (a obzvláště své závazky podle Chicagské úmluvy, Úmluvy o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, podepsané v Tokiu dne 14. září 1963, Úmluvy o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, podepsané v Haagu dne 16. prosince 1970, Úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, podepsané v Montrealu dne 23. září 1971 a Protokolu o potlačování protiprávních násilných činů na letištích sloužících k mezinárodnímu civilnímu letectví, podepsanému v Montrealu 24. února 1988 a Úmluvy o označování plastických výbušnin za účelem jejich detekce, podepsané v Montrealu dne 1. března 1991, pokud jsou obě smluvní strany stranami těchto úmluv, jakož i všech dalších úmluv a protokolů vztahujících se na bezpečnost civilního letectví, jejichž členy obě strany jsou).

2. Strany si na požádání vzájemně poskytnou veškerou nezbytnou pomoc s cílem zabránit protiprávnímu zmocnění se civilního letadla a jiným protiprávním činům namířeným proti bezpečnosti letadla, jeho cestujících a posádky, letišť a leteckých navigačních zařízení a zabránit jakékoliv jiné hrozbě ohrožující ochranu civilního letectví.

3. Strany ve svých vzájemných vztazích jednají v souladu se standardy ochrany letectví a doporučenými postupy stanovenými Mezinárodní organizací pro civilní letectví a uvedenými jako přílohy Chicagské úmluvy – pokud tyto postupy uplatňují – v rozsahu, v jakém se taková bezpečnostní opatření na strany vztahují. Obě strany vyžadují, aby provozovatelé letadla zapsaného v jejich rejstříku, provozovatelé, jejichž hlavní místo jejich obchodní činnosti nebo trvalý pobyt je na území stran, a provozovatelé letišť na území stran jednali v souladu s takovými opatřeními pro ochranu letectví.

4. Každá strana zajistí, aby na jejím území byla přijata účinná opatření pro ochranu letadla, detekční kontrolu cestujících a jejich příručních zavazadel a provádění náležitých kontrol posádky, nákladu (včetně kabinových zavazadel) a palubních zásob před nástupem do letadla nebo naložením letadla a během těchto úkonů a aby tato opatření byla uzpůsobena v případě zvýšení hrozby. Každá strana souhlasí s tím, že se od jejích leteckých dopravců může vyžadovat, aby dodržovali ustanovení pro ochranu letectví uvedená v odstavci 3 a vyžadovaná druhou stranou pro vstup na její území, jeho opouštění či pobyt na něm. Každá strana rovněž vyjde vstříc žádosti druhé strany o přiměřená zvláštní bezpečnostní opatření v případě konkrétní hrozby.

5. Dojde-li k protiprávnímu zmocnění se civilního letadla nebo jiným protiprávním činům namířeným proti bezpečnosti letadla, jeho cestujících a posádky, letišť či leteckých navigačních zařízení nebo vyvstane-li hrozba takové události, pomáhají si strany vzájemně prostřednictvím usnadnění komunikace a jiných odpovídajících opatření, jejichž cílem je rychle a bezpečně ukončit událost nebo hrozbu, že k události dojde.

6. Má-li strana dostatečný důvod domnívat se, že druhá strana se odchýlila od ustanovení pro ochranu letectví uvedených v tomto článku, může tato strana zažádat o okamžité konzultace s druhou stranou.

7. Aniž je dotčen článek 4 (Zrušení schválení) této dohody, nedosažení uspokojivé dohody do patnácti (15) dnů od data takové žádosti je důvodem pro odepření, zrušení, omezení nebo stanovení podmínek provozních nebo technických povolení leteckých dopravců obou stran.

8. V případě okamžité a mimořádné hrozby může strana podniknout prozatímní kroky před vypršením patnácti (15) dnů.

9. Jakékoliv kroky podniknuté v souladu s odstavcem 7 skončí po té, co druhá strana dodrží ustanovení tohoto článku.

Článek 15

Řízení letového provozu

1. Strany postupují v souladu s ustanoveními právních předpisů uvedených v příloze 6.B podle níže stanovených podmínek.

2. Strany se zavazují k nejvyššímu stupni spolupráce v oblasti řízení letového provozu s cílem rozšířit jednotné evropské nebe do Maroka za účelem posílení stávajících bezpečnostních standardů a celkové účinnosti všeobecných evropských standardů týkajících se letecké dopravy, co nejlepšího využití kapacit a snížení zpoždění na minimum.

3. S cílem usnadnit uplatňování právních předpisů v oblasti jednotného evropského nebe na svých územích:

   a) přijme Maroko nezbytná opatření pro přizpůsobení svých institucionálních struktur v oblasti řízení letového provozu jednotnému evropskému nebi, zejména prostřednictvím zřízení příslušných vnitrostátních kontrolních orgánů, které jsou přinejmenším funkčně nezávislé na poskytovatelích služeb řízení letového provozu, a

   b) Evropské společenství zapojí Maroko do příslušných provozních iniciativ v oblasti služeb letecké navigace, vzdušného prostoru a interoperability, které vychází z jednotného evropského nebe, zejména prostřednictvím raného zapojení úsilí Maroka při vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru nebo prostřednictvím odpovídající koordinace v projektu SESAR.

Článek 16

Životní prostředí

1. Strany postupují v souladu s právními předpisy Společenství týkajícími se letecké dopravy uvedenými v příloze 6.C podle níže stanovených podmínek.

2. Žádné ustanovení této dohody nelze vykládat jako omezení pravomoci příslušných orgánů strany přijmout všechna odpovídající opatření k prevenci a jinému řešení dopadů na životní prostředí způsobených mezinárodní leteckou dopravou provozovanou podle dohody, pokud jsou taková opatření prováděna bez ohledu na státní příslušnost.

Článek 17

Ochrana spotřebitele

Strany postupují v souladu s právními předpisy Společenství týkajícími se letecké dopravy uvedenými v příloze 6.D.

Článek 18

Počítačové rezervační systémy

Strany postupují v souladu s právními předpisy Společenství týkajícími se letecké dopravy uvedenými v příloze 6.E.

Článek 19

Sociální hlediska

Strany postupují v souladu s právními předpisy Společenství týkajícími se letecké dopravy uvedenými v příloze 6.F.

HLAVA III

INSTITUCIONÁLNÍ USTANOVENÍ

Článek 20

Výklad a prosazování

1. Strany přijmou všechna odpovídající opatření, všeobecná či konkrétní, s cílem zabezpečit splnění závazků vyplývajících z této dohody a zdrží se jakýchkoliv opatření, která by ohrozila dosažení cílů této dohody.

2. Každá strana zodpovídá na svém vlastním území za řádné prosazování této dohody, a zejména nařízení a směrnic týkajících se letecké dopravy uvedených v příloze 6.

3. Každá strana poskytne druhé straně všechny nezbytné informace a veškerou potřebnou pomoc v případě šetření případného protiprávního jednání, které druhá strana vede v rámci svých příslušných kompetencí podle této dohody.

4. Kdykoliv strany jednají v rámci pravomocí, které jim uděluje tato dohoda, v záležitostech, jež jsou v zájmu druhé strany a jež se týkají úřadů nebo podniků druhé strany, jsou plně informovány příslušné orgány druhé strany a je jim dána příležitost vyjádřit se před přijetím konečného rozhodnutí.

Článek 21

Smíšený výbor

1. Zřizuje se výbor složený ze zástupců stran (dále jen smíšený výbor), který zodpovídá za správu této dohody a zabezpečí její řádné provádění. Za tímto účelem předkládá doporučení a činí rozhodnutí v případech stanovených touto dohodou.

2. Rozhodnutí smíšeného výboru se přijímají společně a jsou pro strany závazná. Strany je uvedou v platnost v souladu se svými vlastními pravidly.

3. Smíšený výbor se schází dle potřeby a alespoň jednou za rok. Každá strana může požádat o svolání schůze.

4. Strana může rovněž požádat o schůzi smíšeného výboru za účelem vyřešení záležitosti týkající se výkladu nebo uplatňování této dohody. Schůze je zahájena k nejbližšímu možnému datu, ale nejpozději do dvou měsíců od data obdržení žádosti, není-li dohodnuto jinak.

5. Za účelem řádného provádění této dohody si strany vyměňují informace a na žádost kterékoliv strany vedou konzultace ve smíšeném výboru.

6. Smíšený výbor přijme na základě rozhodnutí svůj jednací řád.

7. Není-li podle názoru jedné ze stran rozhodnutí smíšeného výboru druhou stranou řádně prováděno, může první strana požádat, aby záležitost projednal smíšený výbor. Pokud smíšený výbor není schopen záležitost vyřešit do dvou měsíců od data, kdy mu byla záležitost postoupena, může strana, která podala žádost, přijmout dočasná ochranná opatření podle článku 23.

8. V rozhodnutích smíšeného výboru se uvede datum jejich provedení ve stranách a všechny další informace, které se mohou týkat hospodářských subjektů.

9. Aniž je dotčen odstavec 2, mohou strany, pokud smíšený výbor neučiní rozhodnutí v záležitosti, která mu byla postoupena, do šesti měsíců od data, kdy mu byla postoupena, přijmout příslušná dočasná ochranná opatření podle článku 23.

10. Smíšený výbor přezkoumá otázky týkající se dvoustranných investic s většinovou účastí nebo změny faktické kontroly leteckých dopravců stran.

11. Smíšený výbor rovněž rozvíjí spolupráci prostřednictvím:

    a) podpory výměny iniciativ a vývoje týkajících se nových právních předpisů či regulace, prováděné na úrovni odborníků, včetně oblasti ochrany, bezpečnosti, životního prostředí, infrastruktury letectví (včetně letištních časů) a ochrany spotřebitele;

    b) pravidelného přezkoumávání sociálních důsledků dohody při jejím provádění, zejména v oblasti zaměstnanosti, a nacházením vhodných reakcí na obavy, jejichž oprávněnost se prokázala;

    c) zvažováním možných oblastí pro další rozvoj dohody, včetně doporučení změn dohody.

Článek 22

Řešení sporů a rozhodčí řízení

1. Každá strana může smíšenému výboru předložit jakýkoliv spor týkající se provádění nebo výkladu této dohody, který nebyl vyřešen v souladu s článkem 21. Pro účely tohoto článku vykonává funkci smíšeného výboru Rada přidružení zřízená v rámci dohody o přidružení.

2. Smíšený výbor může spor vyřešit formou rozhodnutí.

3. Strany přijmou potřebná opatření za účelem provedení rozhodnutí uvedeného v odstavci 2.

4. Není-li možné vyřešit spor v souladu s odstavcem 2, je spor na žádost kterékoliv strany předložen rozhodčí komisi složené ze třech rozhodců v souladu s níže uvedeným postupem:

a) každá strana jmenuje rozhodce do šedesáti (60) dnů od data, kdy rozhodčí soud obdrží oznámení žádosti o rozhodčí řízení adresované druhou stranou prostřednictvím diplomatických cest; třetí rozhodce by měl být jmenován do dalších šedesáti (60) dnů. Nejmenovala-li jedna ze stran rozhodce v dohodnutém období nebo není-li třetí rozhodce jmenován v dohodnutém období, může každá strana požádat předsedu Rady Mezinárodní organizace pro civilní letectví, aby, dle potřeby, jmenoval jednoho či více rozhodců;

b) třetí rozhodce jmenovaný podle výše uvedeného písmene a) by měl být státním příslušníkem třetího státu a vykonává funkci předsedy rozhodčího soudu;

c) rozhodčí soud schválí svůj jednací řád a

d) s výhradou konečného rozhodnutí rozhodčího soudu se obě strany dělí rovnoměrně o počáteční náklady rozhodčího řízení.

5. Všechna prozatímní rozhodnutí či závěrečné rozhodnutí rozhodčího soudu jsou pro strany závazná.

6. Pokud jedna ze stran do 30 dnů od oznámení rozhodnutí nejedná v souladu s uvedeným rozhodnutím rozhodčího soudu přijatým podle tohoto článku, může druhá strana po dobu trvání tohoto nesouladu vinné straně omezit, pozastavit nebo zrušit práva či výsady, které udělila v rámci této dohody.

Článek 23

Ochranná opatření

1. Strany přijmou všechna obecná nebo zvláštní opatření potřebná pro plnění svých závazků vyplývajících z této dohody. Dohlédnou na to, aby bylo dosaženo cílů stanovených touto dohodou.

2. Domnívá-li se jedna ze stran, že druhá strana neplní závazky vyplývající z této dohody, může přijmout odpovídající opatření. Ochranná opatření se s ohledem na jejich rozsah a trvání omezí na míru nezbytně nutnou pro nápravu situace či udržení rovnováhy této dohody. Přednostně je třeba vybrat taková opatření, která nejméně naruší fungování této dohody.

3. Strana, která hodlá přijmout ochranná opatření, uvědomí prostřednictvím smíšeného výboru ostatní strany a poskytne veškeré příslušné informace.

4. Strany okamžitě zahájí konzultace ve smíšeném výboru s cílem nalézt vzájemně přijatelné řešení.

5. Aniž je dotčen čl. 3 písm. d), čl. 4 písm. d) a článek 13 a 14, dotčená strana nesmí přijmout ochranná opatření dříve než po uplynutí jednoho měsíce od data oznámení podle odstavce 3, s výjimkou případů, kdy konzultace podle odstavce 4 byla ukončena před uplynutím stanovené lhůty.

6. Dotčená strana smíšenému výboru neprodleně oznámí přijatá opatření a poskytne veškeré příslušné informace.

7. Všechna opatření přijatá v souladu s tímto článkem se pozastaví, jakmile vinná strana splní ustanovení této dohody.

Článek 24

Geografická působnost dohody

Ačkoliv strany uznávají dvoustranný charakter této dohody, jsou si vědomy, že dohoda je v oblasti působnosti evropsko-středomořského partnerství stanoveného v Barcelonském prohlášení ze dne 28. listopadu 1995. Strany se zavazují vést neustálý dialog s cílem zabezpečit soudržnost této dohody s barcelonským procesem a – zejména s ohledem na možnost vzájemně vyjednat změny – zohlednit podobné dohody o letecké dopravě.

Článek 25

Vztah k jiným dohodám

1. Ustanovení této dohody nahrazují příslušná ustanovení stávajících dvoustranných dohod mezi Marokem a členskými státy. Stávající provozní práva, která vycházejí z uvedených dvoustranných dohod a na které se nevztahuje tato dohoda, mohou však být i nadále vykonávána za předpokladu, že nedochází k diskriminaci členských států Evropského společenství a jejich státních příslušníků.

2. Pokud se strany stanou stranami vícestranné dohody nebo schválí rozhodnutí přijaté Mezinárodní organizací pro civilní letectví či jinou mezinárodní organizací, které se zabývá tématy, na něž se vztahuje tato dohoda, vedou v rámci smíšeného výboru konzultace s cílem rozhodnout, zda by tato dohoda měla být pozměněna v zájmu zohlednění takového vývoje.

3. Touto dohodou není dotčeno žádné rozhodnutí obou stran provádět případná budoucí doporučení učiněná Mezinárodní organizací pro civilní letectví. Strany necitují tuto dohodu ani žádnou její část za účelem postavit se proti posouzení alternativních politik v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví v oblasti jakéhokoliv tématu, na nějž se vztahuje tato dohoda.

Článek 26

Změny

1. Přeje-li si jedna ze stran změnit ustanovení této dohody, uvědomí smíšený výbor. Dohodnutá změna této dohody vstoupí v platnost po dokončení příslušných vnitřních postupů.

2. Smíšený výbor může na návrh jedné ze stran a v souladu s tímto článkem rozhodnout o změně příloh k této dohodě.

3. S výhradou dodržení zásady nediskriminace a ustanovení této dohody není touto dohodou dotčeno právo každé strany jednostranně přijímat nové právní předpisy nebo upravovat své stávající právní předpisy – uvedené v příloze 6 – v oblasti letecké dopravy nebo související oblasti s ohledem na zásadu nediskriminace a v souladu s ustanoveními této dohody.

4. Jakmile jedna ze stran vypracuje nové právní předpisy, informuje druhou stranu a vede s ní důkladné konzultace. Na žádost jedné ze stran lze ve smíšeném výboru provést předběžnou výměnu názorů.

5. Jakmile strana přijala nové právní předpisy nebo změnu svých právních předpisů – uvedených v příloze 6 – v oblasti letecké dopravy nebo související oblasti, informuje druhou stranu nejpozději do třiceti dnů po jejich přijetí. Na žádost jakékoliv strany uspořádá smíšený výbor do šedesáti dnů po podání žádosti výměnu názorů o dopadech těchto nových právních předpisů či změn na řádné fungování této dohody.

6. Smíšený výbor:

   a) přijme rozhodnutí, kterým se mění příloha 6 této dohody za účelem zařazení – na základě vzájemnosti, je-li to nutné – dotčených nových právních předpisů či změn do dohody;

   b) přijme takové rozhodnutí, aby dotčené nové právní předpisy či změny byly považovány za jsoucí v souladu s touto dohodou nebo

   c) rozhodne o dalších opatřeních, která mají být přijata v přiměřené lhůtě, s cílem zabezpečit řádné fungování této dohody.

Článek 27

Ukončení platnosti

1. Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou.

2. Každá strana může prostřednictvím diplomatických cest kdykoliv písemně druhé straně oznámit své rozhodnutí ukončit tuto dohodu. Takové oznámení se současně zasílá i Mezinárodní organizaci pro civilní letectví. Platnost této dohody končí dvanáct měsíců po datu přijetí oznámení druhé strany, s výjimkou případů, kdy je oznámení o ukončení staženo před uplynutím uvedeného období.

3. Platnost této dohody se ukončuje nebo pozastavuje, je-li ukončena nebo pozastavena platnost dohody o přidružení.

Článek 28

Registrace u ICAO

Tato dohoda a všechny její změny se registrují u Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Článek 29

Vstup v platnost

Tato dohoda se uplatňuje prozatímně od data podpisu a vstupuje v platnost poté, co obě strany dokončily potřebné vnitřní postupy nezbytné pro vstup dohody v platnost.

NA DŮKAZ ČEHOŽ připojili níže podepsaní řádně zplnomocnění zástupci k této dohodě své podpisy.

V _____ dne _____ 20__ ve [dvou prvopisech] v jazyce arabském a _____, přičemž všechna znění mají stejnou platnost.

ZA MAROCKÉ KRÁLOVSTVÍ ZA EVROPSKÉ SPOLEČENSTVÍ

PŘÍLOHA 1

Dohodnuté služby a určené trasy

1. Tato příloha podléhá přechodným ustanovením obsaženým v příloze 4 této dohody.

2. Každá strana udělí leteckým dopravcům druhé strany práva provozovat letecké služby na níže určených trasách:

   a) pro letecké dopravce Evropského společenství:

   místa v Evropském společenství – jedno či více míst v Maroku – vzdálenější místa,

   b) pro letecké dopravce Maroka:

   místa v Maroku – jedno či více míst v Evropském společenství,

3. Letečtí dopravci Maroka jsou oprávněni vykonávat provozní práva uvedená v článku 2 této dohody mezi více než jedním místem nacházejícím se na území Společenství za předpokladu, že tyto služby začínají či končí na území Maroka.

   Letečtí dopravci Společenství jsou oprávněni vykonávat provozní práva uvedená v článku 2 této dohody mezi Marokem a vzdálenějšími místy za předpokladu, že tyto služby začínají či končí na území Společenství a že ve vztahu ke službám osobní dopravy se tato místa nachází v zemích evropské politiky sousedství.

   Letečtí dopravci Evropského společenství jsou oprávněni s ohledem na služby do/z Maroka poskytovat přepravní služby do více než jednoho místa u stejné služby (co-terminalisation) a vykonávat právo zastávky mezi těmito místy.

   Země evropské politiky sousedství jsou: Alžírsko, Arménie, Palestinská samospráva, Ázerbájdžán, Bělorusko, Egypt, Gruzie, Izrael, Jordánsko, Libanon, Libye, Moldavsko, Maroko, Sýrie, Tunisko a Ukrajina. Místa nacházející se v zemích politiky sousedství lze rovněž využít jako mezilehlá místa.

4. Určené trasy lze provozovat v obou směrech. Každé místo určených tras, mezilehlé i vzdálenější, lze u některých či všech služeb dle uvážení každého podniku vynechat za předpokladu, že služba začíná či končí na území Maroka v případě leteckých dopravců Maroka nebo na území členského státu Evropského společenství v případě leteckých dopravců Evropského společenství.

5. Každá strana umožní každému leteckému dopravci určit frekvenci a objem jeho nabídky mezinárodní letecké dopravy na základě tržních obchodních úvah. V souladu s tímto právem neomezí žádná strana jednostranně objem dopravy, frekvenci či pravidelnost služeb nebo typ či typy letadla provozované leteckými dopravci druhé strany, s výjimkou celních, technických, provozních, ekologických důvodů nebo důvodů týkajících se ochrany zdraví.

6. Kterýkoliv letecký dopravce může vykonávat mezinárodní leteckou dopravu bez jakýchkoliv omezení týkajících se změny provozovaného typu letadla na všech místech určených tras.

7. Pronájem letadla s posádkou (wet-leasing) marockým leteckým dopravcem, přičemž letadlo patří letecké společnosti třetí země, nebo leteckým dopravcem Evropského společenství, přičemž letadlo patří letecké společnosti třetí země, která není uvedena v příloze 5, za účelem užívání práv předpokládaných touto dohodou, musí zůstat výjimkou či sloužit k uspokojení dočasných potřeb. Pronájem letadla s posádkou je potřeba předložit k předchozímu souhlasu orgánu, který vydal oprávnění uvedenému leteckému dopravci-pronajímateli, a příslušnému orgánu druhé strany.

PŘÍLOHA 2

Dvoustranné dohody mezi Marokem a členskými státy Evropského společenství

Tato dohoda nahrazuje v souladu s čl. 25 příslušná ustanovení následujících dvoustranných dohod o letecké dopravě mezi Marokem a členskými státy:

– Dohoda mezi **vládou Belgického království a vládou Jeho veličenstva marockého krále** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 20. ledna 1958;

doplněná výměnou nót ze dne 20. ledna 1958;

naposledy pozměněná memorandem o porozumění, uzavřeným v Rabatu dne 11. června 2002;

– Dohoda mezi vládou **Československé socialistické republiky a vládou Jeho veličenstva marockého krále** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 8. května 1961, k níž uložila Česká republika prohlášení o nástupnictví;

– Dohoda mezi **vládou Dánského království a vládou Marockého království** o leteckých službách, uzavřená v Rabatu dne 14. listopadu 1977;

doplněná výměnou nót ze dne 14. listopadu 1977;

– Dohoda mezi **Spolkovou republikou Německo a Marockým královstvím** o letecké dopravě, uzavřená v Bonnu dne 12. října 1961;

ve znění memoranda o porozumění, uzavřeného v Bonnu dne 12. prosince 1991;

ve znění výměny nót ze dne 9. dubna 1997 a 16. února 1998;

naposledy pozměněná memorandem o porozumění, uzavřeným v Rabatu dne 15. července 1998;

– Dohoda mezi **vládou Řecké republiky a vládou Marockého království** o letecké dopravě, uzavřená v Aténách dne 6. října 1998;

ve spojení s memorandem o porozumění, uzavřeným v Aténách dne 6. října 1998;

– Dohoda mezi **vládou Španělska a vládou Marockého království** o letecké dopravě, uzavřená v Madridu dne 7. července 1970;

naposledy doplněná výměnou dopisů ze dne 12. srpna 2003 a 25. srpna 2003;

– Dohoda mezi **vládou Francouzské republiky a vládou Jeho veličenstva marockého krále** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 25. října 1957;

ve znění výměny dopisů ze dne 22. března 1961;

ve znění schváleného zápisu z jednání ze dne 2. a 5. prosince 1968;

ve znění memoranda o konzultacích ze dne 17. až 18. května 1976;

ve znění memoranda o konzultacích ze dne 15. března 1977;

naposledy pozměněná memorandem o konzultacích ze dne 22. až 23. března 1984 a výměnou dopisů ze dne 14. května 1984;

– Dohoda mezi **vládou Italské republiky a vládou Jeho veličenstva marockého krále** o letecké dopravě, uzavřená v Římě dne 8. července 1967;

ve znění memoranda o porozumění, uzavřeného v Římě dne 13. července 2000;

naposledy pozměněná výměnou nót ze dne 17. října 2001 a 3. ledna 2002;

– Dohoda mezi **vládou Lotyšské republiky a vládou Marockého království** o letecké dopravě, uzavřená ve Varšavě dne 19. května 1999;

– Dohoda mezi **vládou Lucemburského velkovévodství a vládou Jeho veličenstva marockého krále** o letecké dopravě, uzavřená v Bonnu dne 5. července 1961;

– Dohoda mezi **Maďarskou lidovou republikou a Marockým královstvím** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 21. března 1967;

– Dohoda mezi vládou **Republiky Malta a vládou Jeho veličenstva marockého krále** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 26. května 1983;

– Dohoda mezi **vládou Jejího veličenstva královny Nizozemska a vládou Jeho veličenstva marockého krále** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 20. května 1959;

– Dohoda mezi **spolkovou vládou Rakouska a vládou Marockého království** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 27. února 2002;

– Dohoda mezi **vládou Polské lidové republiky a vládou Marockého království** o letecké dopravě, uzavřená ve Rabatu dne 29. listopadu 1969;

– Dohoda mezi **Portugalskem a vládou Marockého království** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 3. dubna 1958;

doplněná protokolem, uzavřeným v Lisabonu dne 19. prosince 1975;

naposledy doplněná protokolem, uzavřeným v Lisabonu dne 17. listopadu 2003;

– Dohoda mezi **vládou Švédského království a vládou Marockého království** o letecké dopravě, uzavřená v Rabatu dne 14. listopadu 1977;

– doplněná výměnou nót ze dne 14. listopadu 1977;

– Dohoda mezi **vládou Spojeného království Velké Británie a Severního Irska a vládou Marockého království** o leteckých službách, uzavřená v Londýně dne 22. října 1965;

ve znění výměny nót ze dne 10. a 14. října 1968;

ve znění protokolu, uzavřeného v Londýně dne 14. března 1997;

naposledy pozměněná protokolem, uzavřeným v Rabatu dne 17. října 1997;

Dohody o leteckých službách a jiná ujednání parafované nebo podepsané mezi Marockým královstvím a členskými státy Evropského společenství, které ke dni podpisu této dohody ještě nevstoupily v platnost a nejsou prozatímně uplatňovány

– Dohoda mezi **vládou Nizozemského království a vládou Marockého království** o leteckých službách, připojená ve formě přílohy 1 k memorandu o porozumění, uzavřená v Haagu dne 20. června 2001.

PŘÍLOHA 3

Postupy pro schválení k provozu a technická povolení: příslušné orgány

1. Evropské společenství

Německo

Generální ředitelství civilního letectví, záležitostí vzdušného prostoru a námořnictví

Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoje měst

Rakousko

Úřad pro civilní letectví

Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií

Belgie

Generální ředitelství letecké dopravy

Federální úřad pro mobilitu a dopravu

Kypr

Úřad pro civilní letectví

Ministerstvo spojů a prací

Dánsko

Úřad pro civilní letectví

Španělsko

Generální ředitelství civilního letectví

Ministerstvo rozvoje

Estonsko

Úřad pro civilní letectví

Finsko

Úřad pro civilní letectví

Francie

Generální ředitelství civilního letectví (DGAC)

Řecko

Řecký úřad pro civilní letectví

Ministerstvo dopravy a spojů

Maďarsko

Generální ředitelství civilního letectví

Ministerstvo hospodářství a dopravy

Irsko

Generální ředitelství civilního letectví

Ministerstvo dopravy

Itálie

Národní úřad pro civilní letectví (ENAC)

Lotyšsko

Úřad pro civilní letectví

Ministerstvo dopravy

Litva

Úřad pro civilní letectví

Lucembursko

Ředitelství civilního letectví

Malta

Úřad pro civilní letectví

Nizozemsko

Ředitelství letecké politiky

Ministerstvo dopravy, veřejných prací a vodního hospodářství

Polsko

Úřad pro civilní letectví

Portugalsko

Národní úřad pro civilní letectví (INAC)

Ministerstvo infrastruktury, plánování a územní správy

Česká republika

Úřad pro civilní letectví

Spojené království

Ředitelství letecké dopravy

Ministerstvo dopravy (DfT)

Slovensko

Generální ředitelství civilního letectví

Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací

Slovinsko

Úřad pro civilní letectví

Ministerstvo dopravy

Švédsko

Generální ředitelství civilního letectví

2. Marocké království

Ředitelství civilního letectví

Ministerstvo infrastruktury a dopravy

PŘÍLOHA 4

Přechodná ustanovení

1. Provádění a uplatňování všech ustanovení právních předpisů Společenství týkajících se letecké dopravy uvedených v příloze 6 marockou stranou podléhá posouzení prováděným Evropským společenstvím, které by měl schválit smíšený výbor. Toto rozhodnutí smíšeného výboru by mělo být přijato nejpozději dva roky po vstupu dohody v platnost.

2. Až do okamžiku přijetí uvedeného rozhodnutí nezahrnují dohodnuté služby a určené trasy v příloze 1 právo leteckých dopravců Evropského společenství provést přepravu z Maroka do vzdálenějších míst a naopak a právo marockých leteckých dopravců provést přepravu z místa v Evropském společenství do jiného místa Evropského společenství a naopak. Všechna provozní práva páté svobody udělená jednou z dvoustranných smluv mezi Marokem a členskými státy Evropského společenství uvedených v příloze 2 mohou být ovšem i nadále vykonávána, nedochází-li k diskriminaci na základě národnosti.

PŘÍLOHA 5

Seznam jiných států, na které se odkazuje v článku 3 a 4 této dohody

1. Islandská republika (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)

2. Lichtenštejnské knížectví (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)

3. Norské království (v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru)

4. Švýcarská konfederace (v rámci Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě)

PŘÍLOHA 6

Pravidla týkající se civilního letectví

„Použitelná ustanovení“ následujících aktů se použijí v souladu s dohodou, není-li stanoveno jinak v této příloze či v příloze 4 o přechodných ustanoveních. Dle potřeby jsou níže uvedeny zvláštní úpravy pro jednotlivé akty:

A. BEZPEČNOST LETECTVÍ

Poznámka: Přesné podmínky s ohledem na účast Maroka jako pozorovatele v EASA musí být projednány později.

č. 3922/91

Nařízení Rady č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví

ve znění:

– nařízení Komise (ES) č. 2176/96 ze dne 13. listopadu 1996, kterým se s ohledem na technický a vědecký pokrok mění nařízení Rady (EHS) č. 3922/91

– nařízení Komise č. 1069/1999 ze dne 25. května 1999, kterým se s ohledem na technický a vědecký pokrok upravuje nařízení Rady 3922/91

– nařízení Komise č. 2871/2000 ze dne 28. prosince 2000, kterým se s ohledem na vědecký a technický pokrok upravuje nařízení Rady (EHS) 3922/91 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví

– Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

Použitelná ustanovení: článek 1 až 10, 12 až 13 s výjimkou čl. 4 odst. 1 a čl. 8 odst. 2 druhé věty, příloha I, II a III

Pokud jde o použití článku 12, slova „členské státy“ se nahrazují slovy „členské státy ES“.

č. 94/56/ES

Směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví

Použitelná ustanovení: článek 1 až 12

č. 1592/2002

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

ve znění:

– nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1643/2003 ze dne 22. července 2003, kterým se mění nařízení (ES) č. 1592/2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví

– nařízení Komise (ES) č. 1701/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se upravuje článek 6 nařízení (ES) č. 1592/2002

Použitelná ustanovení: článek 1 až 57, příloha I a II

č. 2003/42

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví

Použitelná ustanovení: článek 1 až 11, příloha I a II

č. 1702/2003

Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací

Použitelná ustanovení: článek 1 až 4, příloha

č. 2042/2003

Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

Použitelná ustanovení: článek 1 až 6, příloha I až IV

č. 104/2004

Nařízení Komise (ES) č. 104/2004 ze dne 22. ledna 2004, kterým se stanoví pravidla organizace a složení odvolacího senátu Evropské agentury pro bezpečnost letectví

Použitelná ustanovení: článek 1 až 7 a příloha

B. ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

č. 93/65

Směrnice Rady 93/65/EHS ze dne 19. července 1993 o definici a užívání slučitelných technických a provozních specifikací pro zadávání zakázek na zařízení a systémy řízení letového provozu

ve znění

– směrnice Komise 97/15/ES ze dne 25. března 1997, kterou se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice Rady 93/65/EHS o definici a užívání slučitelných technických specifikací pro zadávání zakázek na zařízení a systémy řízení letového provozu, ve znění nařízení Komise č. 2082/2000 ze dne 6. září 2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice 97/15/ES, kterou se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice Rady 93/65/EHS, ve znění nařízení Komise (ES) č. 980/2002 ze dne 4. června 2002, kterým se mění nařízení (ES) č. 2082/2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol

Použitelná ustanovení: článek 1 až 9, příloha I a II

Odkaz na směrnici Rady 93/65 se ke dni 20. října 2005 ruší.

č. 2082/2000

Nařízení Komise č. 2082/2000 ze dne 6. září 2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice 97/15/ES, kterou se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice Rady 93/65/EHS

ve znění

– nařízení Komise (ES) č. 980/2002 ze dne 4. června 2002, kterým se mění nařízení (ES) č. 2082/2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol

Použitelná ustanovení: článek 1 až 3, příloha I až III

č. 549/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení)

Použitelná ustanovení: článek 1 až 4, 6 a 9 až 14

č. 550/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)

Použitelná ustanovení: článek 1 až 19

č. 551/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)

Použitelná ustanovení: článek 1 až 11

č. 552/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě)

Použitelná ustanovení: článek 1 až 12

C. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

č. 89/629

Směrnice Rady 89/629/EHS ze dne 4. prosince 1989 o omezení emisí hluku civilních podzvukových proudových letadel

Použitelná ustanovení: článek 1 až 8

č. 92/14

Směrnice Rady 92/14/EHS ze dne 2. března 1992 o omezení provozu letadel uvedených v části II kapitoly 2 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988)

ve znění:

– směrnice Rady 98/20/ES ze dne 30. března 1998, kterou se mění směrnice 92/14/EHS o omezení provozu letadel uvedených v části II kapitoly 2 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988)

– směrnice Komise 1999/28/ES ze dne 21. dubna 1999, kterou se mění příloha směrnice Rady 92/14/EHS o omezení provozu letadel uvedených v části II kapitoly 2 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988)

– nařízení Komise (ES) č. 991/2001 ze dne 21. května 2001, kterým se mění příloha směrnice Rady 92/14/EHS o omezení provozu letadel uvedených v části II kapitoly 2 svazku 1 přílohy 16 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, druhé vydání (1988)

Použitelná ustanovení: článek 1 až 11 a příloha

č. 2002/30

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/30/ES ze dne 26. března 2002 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Společenství

Použitelná ustanovení: článek 1 až 15, příloha I a II

č. 2002/49

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí

Použitelná ustanovení: článek 1 až 16, příloha I až IV

D. OCHRANA SPOTŘEBITELE

č. 90/314

Směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy

Použitelná ustanovení: článek 1 až 10

č. 92/59

Směrnice Rady 92/59/EHS ze dne 29. června 1992 o obecné bezpečnosti výrobků

Použitelná ustanovení: článek 1 až 19

č. 93/13

Směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o nepřiměřených podmínkách ve spotřebitelských smlouvách

Použitelná ustanovení: článek 1 až 10 a příloha

č. 95/46

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů

Použitelná ustanovení: článek 1 až 34

č. 2027/97

Nařízení Rady č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

ve znění:

– nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

Použitelná ustanovení: článek 1 až 8

č. 261/2004

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91

Použitelná ustanovení: článek 1 až 17

E. POČÍTAČOVÉ REZERVAČNÍ SYSTÉMY

č. 2299/1989

Nařízení Rady č. 2299/1989 ze dne 24. července 1989 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů

ve znění:

– nařízení Rady (EHS) č. 3089/93 ze dne 29. října 1993, kterým se mění nařízení (EHS) č. 2299/89 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů

– nařízení Rady (ES) č. 323/1999 ze dne 8. února 1999, kterým se mění nařízení (EHS) č. 2299/89 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů

Použitelná ustanovení: článek 1 až 22 a příloha

F. SOCIÁLNÍ HLEDISKA

č. 1989/391

Směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci

Použitelná ustanovení: článek 1 až 16 a 18 až 19

č. 2003/88

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby

Použitelná ustanovení: článek 1 až 19, 21 až 24 a 26 až 29

č. 2000/79

Směrnice Rady 2000/79/ES ze dne 27. listopadu 2000 o Evropské dohodě o organizaci pracovní doby mobilních pracovníků v civilním letectví uzavřené mezi Sdružením evropských leteckých společností (AEA), Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF), Evropským sdružením technických letových posádek (ECA), Evropským sdružením leteckých společností (ERA) a Mezinárodním sdružením leteckých dopravců (IACA)

Použitelná ustanovení: článek 1 až 5

G. JINÉ PRÁVNÍ PŘEDPISY

č. 91/670

Směrnice Rady č. 91/670/EHS ze dne 16. prosince 1991 o vzájemném uznávání licencí pro výkon funkcí v civilním letectví

Použitelná ustanovení: článek 1 až 8 a příloha