EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 30.3.2006
KOM(2006) 145 lõplik

2006/0048 (CNS)

Ettepanek

NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD EUROOPA LIIDU LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS

ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja tema liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko Kuningriigi vahelise Euroopa-Vahemere lennunduslepingu allakirjutamise ja ajutise kohaldamise kohta

Ettepanek

NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD EUROOPA LIIDU LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS

ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja tema liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko Kuningriigi vahelise Euroopa-Vahemere lennunduslepingu sõlmimise kohta

(esitanud komisjon)

SELETUSKIRI

1) ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Euroopa Ühenduse ja Maroko Kuningriigi vahelise Euroopa-Vahemere lennunduslepingu läbirääkimised on peetud nõukogult 2004. aasta detsembris saadud volituse alusel.

- **Üldine taust**

Kõnealuse volituse kohaste läbirääkimisjuhiste alusel lepiti läbirääkimiste viimases voorus 14. detsembril 2005. aastal kokku Maroko lepingu esialgses tekstis ning asepresident Barrot ja Maroko seadmete ja transpordiminister hr Ghellab parafeerisid selle 15. detsembril 2005. aastal Marrakechis toimunud esimesel Euromedi transpordiministrite konverentsil. Lepingule kavatsetakse alla kirjutada 2006. aasta esimeses pooles.

- **Ettepanekus käsitletavas valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Ettepaneku valdkonnas puuduvad praegu kehtivad õigusnormid.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega**

Maroko leping on kõige esimene samm Euroopa Ühenduse ja Euroopa Liidu naaberriikide vaheliste lennundussuhete tugevdamises, nagu on sätestatud komisjoni teatises KOM(2005) 79 lõplik „Ühenduse lennundusalase välispoliitika programmi arendamine“.

2) KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- **Konsulteerimine huvitatud isikutega**

Konsulteerimismeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloomustus

Läbirääkimiste käigus abistas komisjoni läbirääkimistel aktiivselt osalenud kõnealust sektorit esindav nõuandefoorum.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Toimus rohkem kui kuus nõuandefoorumi koosolekut, kus arutati käesoleva lepingu eelnõud. Kõik märkused võeti nõuetekohaselt arvesse.

- **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

Väliseksperte ei vajatud.

- **Mõju hindamine**

Lepingu abil võimaldatakse saavutada Maroko ja Euroopa Liidu vaheline võimalikult suur ühtsus lennundussektorit hõlmavates majandus-, sotsiaal- ja

keskkonnaküsimustes.

Majandus: lepinguga on ette nähtud, et Maroko lennuettevõtjad peavad vastu võtma samad ohutus-, julgestus- ja konkurentsialased õigusnormid, mida kohaldavad ühenduse lennuettevõtjad.

Keskkond: Maroko võtab vastu ka kõik lennundussektoris kohaldatavad keskkonnaalased määrused.

Sotsiaalsed aspektid: samuti võtab Maroko vastu Euroopa õigusnormid, mis käsitlevad lennundusega seotud sotsiaalküsimusi.

Lepinguga on ette nähtud kaitsemeetmed, mis võimaldavad normidest kõrvalekaldumise korral kiiresti tegutseda.

3) ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Maroko ja Euroopa Liidu headest suhetest tulenevalt on Maroko lepingu tulemus Maroko transporditurru sujuv kaheetapiline Euroopa ühtse turuga integreerimine, mis põhineb kolmel lennundusalase välispoliitika sambal: õigusnormide lähendamine (EÜ lennundusmääruste integreerimine, osalemine ühtses Euroopa õhuruumis) koos eesmärgipärase tehnilise abiga (näiteks selliste vahendite nagu PASTi kaudu), millega saavutatakse võimalikult avatud turg. Selle tulemus on piiranguteta ärikeskkond, kus lennuettevõtjad saavad iseseisvalt teha ärilisi otsuseid ja tegutseda vastavalt kõrgeimatele lennundusohutuse, lennundusjulgestuse, keskkonna- ja tarbijakaitsealastele normidele.

- **Õiguslik alus**

Artikli 80 lõige 2 koostoimes artikli 300 lõike 2 esimese lõigu esimese lause ja artikli 300 lõikega 4.

- **Subsidiaarsuse põhimõte**

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse juhul, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei saa ettepaneku eesmärke täielikult saavutada järgmis(t)el põhjus(t)el.

Ühenduse ja Maroko vaheline Euroopa-Vahemere lennundusleping ei ole üksnes lepinguosaliste vahelise turu avamise leping, vaid hõlmab ka ulatuslikku lennundusalaste õigusnormide ühtlustamist tähtsaimate ühenduse õigusnormidega, sealhulgas ohutus-, julgestus- ja majanduskorraldusalaste õigusnormidega ning eriti konkurentsiseaduste, lennuliikluse korraldamise ja tarbijakaitsealaste õigusnormidega. Leping hõlbustab järk-järgult ka juurdepääsu Maroko ja Euroopa Liidu turgudele ning pakub mõlema lepinguosalise reisijatele ja lennundusettevõtlusele häid võimalusi. Leping on konkreetne näide sellest, mida võib saavutada Euroopa-Vahemere koostöö raames.

Ühenduse meetmetega saavutatakse ettepaneku eesmärgid paremini järgmis(t)el põhjus(t)el.

Lepingu tingimusi on võimalik laiendada samaaegselt 25 liikmesriigile, kes kohaldavad diskrimineerimiseta samu eeskirju ja sellest saavad kasu kõik ühenduse lennuettevõtjad, sõltumata nende päritolust. Nimetatud lennuettevõtjad saavad nüüd vabalt korraldada lende igast Euroopa Liidu punktist mis tahes punkti Marokos.

Laieneb ka turg: kuna Maroko rahvaarv on umbes 31 miljonit ja Euroopa Liidul 450 miljonit, on lennuliikluse kasv juba praegu umbes 7% aastas. Maroko ja Euroopa Liidu vaheliste veomahtude piirangute kaotamine võib turule meelitada uustulnukaid ja luua võimalusi alakoormatud lennujaamade teenindamiseks. Uued õigused, mis käsitlevad koodi jagamist ja lennuki rentimist koos meeskonnaga, avavad lennuettevõtjatele uusi võimalusi ja arendavad turgu.

Lisaks sellele saab lennundusalaseid õigusakte ühtlustada ainult ühenduse tasandil, sest lepingu reguleerimisala hõlmab ka ühenduse õigusnorme.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmis(t)el põhjus(t)el.

Esimeses etapis luuakse ühine ametiasutus lepingu rakendamisega seotud küsimuste arutamiseks ja otsustamiseks, kas integreerida uued õigusnormid lepingusse. Ühiskomitee tegeleb lepingu rakendamise, sotsiaalküsimuste lahendamise ning omandiõigust ja kontrolli käsitlevate majandusalaste ettepanekute läbivaatamisega. Ühiskomiteesse kuuluvad komisjoni ja liikmesriikide esindajad.

Peale selle jätkavad liikmesriigid tavaliste rahvusvahelise lennutranspordiga seotud haldusülesannete täitmist, kuid seda teevad nad vastavalt ühtselt kohaldatavatele ühiseeskirjadele.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusakt(id): muu.

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmis(t)el põhjus(t)el.

Kahepoolseid lennundusalaseid suhteid saab kujundada ainult rahvusvaheliste lepingutega.

4) MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

5) TÄIENDAV TEAVE

- **Simulatsioon, katsejärk ja üleminekuaeg**

Ettepaneku jaoks oli või on ette nähtud üleminekuaeg.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Kavandatav õigusakt käsitleb EMPga seotud küsimust, mistõttu tuleks seda laiendada EMPle.

Ettepanek

NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD EUROOPA LIIDU LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS

ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja tema liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko Kuningriigi vahelise Euroopa-Vahemere lennunduslepingu allakirjutamise ja ajutise kohaldamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGUS KOKKU TULNUD LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJAD,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut ja eriti selle artikli 80 lõiget 2 koostoimes artikli 300 lõike 2 esimese lõigu esimese lause ja artikli 300 lõikega 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjon on ühenduse ja liikmesriikide nimel pidanud Maroko Kuningriigiga läbirääkimisi Euroopa-Vahemere lennunduslepingu (edaspidi „leping“) üle.

(2) Leping parafeeriti Marrakechis 14. detsembril 2005.

(3) Ühendus ja liikmesriigid peaksid lepingu allkirjastama ja seda ajutiselt kohaldama tingimusel, et see sõlmitakse hilisemal kuupäeval.

(4) Tuleb sätestada töökord, mille alusel komisjon ja liikmesriigid osalevad lepingu artikli 21 kohaselt asutatavas ühiskomitees ja artiklis 22 sätestatud vahekohtumenetluses ning ka lepingu teatavate sätete, sealhulgas kaitsemeetmete vastuvõtmist, liiklusõiguse andmist ja tühistamist ning teatavaid ohutus- ja julgestusküsimusi käsitlevate sätete rakenduseeskirjad,

ON TEINUD JÄRGMISE OTSUSE:

Artikkel 1 (Allakirjutamine)

Tingimusel, et leping sõlmitakse hilisemal kuupäeval, on nõukogu eesistuja volitatud määrama isiku, kellel on õigus kirjutada ühenduse nimel alla ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja tema liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko Kuningriigi vahelisele Euroopa-Vahemere lennunduslepingule. Lepingu tekst on lisatud käesolevale otsusele.

Artikkel 2 (Ajutine kohaldamine)

Kuni lepingu jõustumiseni kohaldavad ühendus ja liikmesriigid seda ajutiselt alates allakirjutamise kuupäevast.

Artikkel 3 (Ühiskomitee)

1. Ühendust ja liikmesriike esindavad lepingu artikli 21 alusel asutatud ühiskomitees komisjoni ja liikmesriikide esindajad.

2. Komisjon kehtestab ühiskomitees võetava ühenduse ja liikmesriikide seisukoha, mis käsitleb lepingu lisade muutmist, kõiki lepingu artiklite 6 ja 7 kohaldamisalasse kuuluvaid küsimusi või mis tahes muid ühenduse ainupädevusse kuuluvaid küsimusi. Kõikidel muudel juhtudel kehtestab ühenduse seisukoha nõukogu, tehes seda kvalifitseeritud häälteenamusega ja komisjoni ettepaneku alusel.

3. Ühenduse ja liikmesriikide seisukoha esitab ühiskomitees komisjon.

Artikkel 4 (Vahekohus)

1. Komisjon esindab ühendust ja liikmesriike lepingu artiklis 22 sätestatud vahekohtumenetluses.

2. Lepingu artikli 22 lõikes 6 sätestatud soodustuste kohaldamise peatamise kohta teeb otsuse nõukogu komisjoni ettepaneku alusel. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

3. Kõikide muude lepingu artikli 22 alusel võetavate meetmete kohta, mis hõlmavad ühenduse ainupädevusse kuuluvaid küsimusi, teeb otsuse komisjon, keda abistab liikmesriikide esindajatest koosnev erikomisjon, kelle on määranud nõukogu.

Artikkel 5 (Kaitsemeetmed)

1. Lepingu artiklis 23 sätestatud kaitsemeetmete võtmise kohta teeb omal algatusel või liikmesriigi ettepanekul otsuse komisjon, keda abistab liikmesriikide esindajatest koosnev erikomisjon, kelle on määranud nõukogu.

2. Kui liikmesriik taotleb, et komisjon kohaldaks kaitsemeetmed, esitab ta komisjonile lisaks taotlusele ka selle põhjendamiseks vajaliku teabe. Komisjon teeb sellise taotluse kohta otsuse ühe kuu jooksul või kiireloomulisel juhul kümne tööpäeva jooksul ning teavitab otsusest nõukogu ja liikmesriike. Iga liikmesriik võib suunata komisjoni otsuse nõukogule kümne tööpäeva jooksul alates selle teatavakstegemisest. Nõukogu võib teha teistsuguse otsuse ühe kuu jooksul alates selle nõukogusse suunamisest. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

Artikkel 6 (Liiklusõigused)

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni eelnevalt kõikidest otsustest, mida nad kavatsevad vastu võtta vastavalt lepingu artiklile 3 või 4.

2. Kui komisjon leiab, et otsus, mille liikmesriik on vastu võtnud või kavatseb vastu võtta lepingu artikli 3 või 4 alusel, ei ole lepinguga kooskõlas, pöördub ta asjaomase liikmesriigi poole ning nõuab asjakohaste meetmete võtmist, et viia otsus lepinguga

kooskõlla. Komisjon teavitab sellisest otsusest nõukogu ja muid liikmesriike. Iga liikmesriik võib suunata komisjoni otsuse nõukogule kümne tööpäeva jooksul alates selle teatavakstegemisest. Nõukogu võib teha teistsuguse otsuse ühe kuu jooksul alates selle nõukogusse suunamisest. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

Artikkel 7 (Ohutus)

Liikmesriigid teatavad komisjonile viivitamatult kõikidest taotlustest või teatistest, mille nad on teinud või saanud lepingu artikli 13 alusel.

Artikkel 8 (Julgestus)

Liikmesriigid teatavad komisjonile viivitamatult kõikidest taotlustest või teatistest, mille nad on teinud või saanud lepingu artikli 14 alusel.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja

2006/0048 (CNS)

Ettepanek

NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD EUROOPA LIIDU LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJATE OTSUS

ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja tema liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko Kuningriigi vahelise Euroopa-Vahemere lennunduslepingu sõlmimise kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU JA NÕUKOGUS KOKKU TULNUD LIIKMESRIIKIDE VALITSUSTE ESINDAJAD,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut ja eriti selle artikli 80 lõiget 2 koostoimes artikli 300 lõike 2 esimese lõigu esimese lause ja artikli 300 lõikega 4,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjon on ühenduse ja liikmesriikide nimel pidanud Maroko Kuningriigiga läbirääkimisi Euroopa-Vahemere lennunduslepingu (edaspidi „leping“) üle.

(2) Lepingule kirjutati alla [...].

(3) Ühendus ja liikmesriigid peaksid lepingu heaks kiitma.

(4) Tuleb sätestada töökord, mille alusel komisjon ja liikmesriigid osalevad lepingu artikli 21 kohaselt asutatavas ühiskomitees ja artiklis 22 sätestatud vahekohtumenetluses ning ka lepingu teatavate sätete, sealhulgas kaitsemeetmete vastuvõtmist, liiklusõiguse andmist ja tühistamist ning teatavaid ohutus- ja julgestusküsimusi käsitlevate sätete rakenduseeskirjad,

ON TEINUD JÄRGMISE OTSUSE:

Artikkel 1 (Heakskiitmine)

1. Käesolevaga kiidetakse ühenduse nimel heaks ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja tema liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko Kuningriigi vaheline Euroopa-Vahemere lennundusleping. Lepingu tekst on lisatud käesolevale otsusele.

2. Lepingu jõustamise siseriikliku menetluse lõpetamisel saadab iga liikmesriik nõukogu sekretariaati lepingu artikliga 29 ettenähtud diplomaatilise noodi.

3. Nõukogu eesistujal on õigus määrata isik, kes on ühenduse ja liikmesriikide nimel volitatud esitama Maroko Kuningriigile lepingu artikliga 29 ettenähtud diplomaadilised noodid. *[USAga sõlmitud lepingu artikli 25 alusel, mida õigusteenistus soovitab lisada artiklisse 29]*

Artikkel 2 (Ühiskomitee)

1. Ühendust ja liikmesriike esindavad lepingu artikli 21 alusel asutatud ühiskomitees komisjoni ja liikmesriikide esindajad.

2. Komisjon kehtestab ühiskomitees võetava ühenduse ja liikmesriikide seisukoha, mis käsitleb lepingu lisade muutmisest, kõiki lepingu artiklite 6 ja 7 kohaldamisalasse kuuluvaid küsimusi või mis tahes muid ühenduse ainupädevusse kuuluvaid küsimusi. Kõikidel muudel juhtudel kehtestab ühenduse seisukoha nõukogu, tehes seda kvalifitseeritud häälteenamusega ja komisjoni ettepaneku alusel.

3. Ühenduse ja liikmesriikide seisukoha esitab ühiskomitees komisjon.

Artikkel 3 (Vahekohus)

1. Komisjon esindab ühendust ja liikmesriike lepingu artiklis 22 sätestatud vahekohtumenetluses.

2. Lepingu artikli 22 lõikes 6 sätestatud soodustuste kohaldamise peatamise kohta teeb otsuse nõukogu komisjoni ettepaneku alusel. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

3. Kõikide muude lepingu artikli 22 alusel võetavate meetmete kohta, mis hõlmavad ühenduse ainupädevusse kuuluvaid küsimusi, teeb otsuse komisjon, keda abistab liikmesriikide esindajatest koosnev erikomisjon, kelle on määranud nõukogu.

Artikkel 4 (Kaitsemeetmed)

1. Lepingu artiklis 23 sätestatud kaitsemeetmete võtmise kohta teeb omal algatusel või liikmesriigi ettepanekul otsuse komisjon, keda abistab liikmesriikide esindajatest koosnev erikomisjon, kelle on määranud nõukogu.

2. Kui liikmesriik taotleb, et komisjon kohaldaks kaitsemeetmed, esitab ta komisjonile lisaks taotlusele ka selle põhjendamiseks vajaliku teabe. Komisjon teeb sellise taotluse kohta otsuse ühe kuu jooksul või kiireloomulisel juhul kümne tööpäeva jooksul ning teavitab otsusest nõukogu ja liikmesriike. Iga liikmesriik võib suunata komisjoni otsuse nõukogule kümne tööpäeva jooksul alates selle teatavakstegemisest. Nõukogu võib teha teistsuguse otsuse ühe kuu jooksul alates selle nõukogusse suunamisest. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

Artikkel 5 (Liiklusõigused)

1. Liikmesriigid teavitavad komisjoni eelnevalt kõikidest otsustest, mida nad kavatsevad vastu võtta vastavalt lepingu artiklile 3 või 4.

2. Kui komisjon leiab, et otsus, mille liikmesriik on vastu võtnud või kavatseb vastu võtta lepingu artikli 3 või 4 alusel, ei ole lepinguga kooskõlas, pöördub ta asjaomase liikmesriigi poole ning nõuab asjakohaste meetmete võtmist, et viia otsus lepinguga kooskõlla. Komisjon teavitab sellisest otsusest nõukogu ja muid liikmesriike. Iga liikmesriik võib suunata komisjoni otsuse nõukogule kümne tööpäeva jooksul alates selle teatavakstegemisest. Nõukogu võib teha teistsuguse otsuse ühe kuu jooksul alates selle nõukogusse suunamisest. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega.

Artikkel 6 (Ohutus)

Liikmesriigid teatavad komisjonile viivitamatult kõikidest taotlustest või teatistest, mille nad on teinud või saanud lepingu artikli 13 alusel.

Artikkel 7 (Julgestus)

Liikmesriigid teatavad komisjonile viivitamatult kõikidest taotlustest või teatistest, mille nad on teinud või saanud lepingu artikli 14 alusel.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja

LISA

ühelt poolt EUROOPA ÜHENDUSE
JA TEMA LIIKMESRIIKIDE
NING
teiselt poolt MAROKO KUNINGRIIGI
VAHELINE
EUROOPA-VAHEMERE LENNUNDUSLEPING

BELGIA KUNINGRIIK,

TŠEHHI VABARIIK,

TAANI KUNINGRIIK,

SAKSAMAA LIITVABARIIK,

EESTI VABARIIK,

KREEKA VABARIIK,

HISPAANIA KUNINGRIIK,

PRANTSUSE VABARIIK,

IIRIMAA,

ITAALIA VABARIIK,

KÜPROSE VABARIIK,

LÄTI VABARIIK,

LEEDU VABARIIK,

LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIK,

UNGARI VABARIIK,

MALTA VABARIIK,

MADALMAADE KUNINGRIIK,

AUSTRIA VABARIIK,

POOLA VABARIIK,

PORTUGALI VABARIIK,

SLOVEENIA VABARIIK,

SLOVAKI VABARIIK,

SOOME VABARIIK,

ROOTSI KUNINGRIIK,

SUURBRITANNIA JA PÕHJA-IIRI ÜHENDKUNINGRIIK,

Euroopa Ühenduse asutamislepingu lepinguosalised, edaspidi „liikmesriigid“, ja

EUROOPA ÜHENDUS,

edaspidi „ühendus“, ühelt poolt ja

MAROKO KUNINGRIIK,

edaspidi „Maroko“, teiselt poolt,

soovides edendada rahvusvahelist lennundussüsteemi, mis põhineb turul tegutsevate lennuettevõtjate vahelisel ausal konkurentsil, mille reguleerimisse valitsused minimaalselt sekkuvad;

soovides hõlbustada rahvusvahelise lennutranspordi võimaluste laienemist, sealhulgas lennutranspordivõrgustike arendamise teel, et täita reisijate ja vedajate vajadusi mugavate lennutransporditeenuste järele;

soovides võimaldada lennuettevõtjatel pakkuda reisijatele ja vedajatele konkurentsivõimelisi hindu ja teenuseid avatud turgudel;

soovides, et kõik lennutranspordisektorid, sealhulgas lennuettevõtete töötajad, saaksid liberaliseeritud lepingust kasu;

soovides tagada rahvusvahelise lennutranspordi ohutuse ja julgestuse kõrgeima taseme ja väljendades veel kord oma tõsist muret lennukite vastu suunatud tegude ja neid ähvardavate ohtude pärast, mis ohustavad inimesi või vara, mõjuvad kahjulikult lennutranspordi toimimisele ja õõnestavad avalikkuse usaldust tsiviillennunduse ohutuse vastu;

juhtides tähelepanu Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allakirjutamiseks avatud rahvusvahelisele tsiviillennunduse konventsioonile;

soovides tagada lennuettevõtjatele võrdsed tegutsemisvõimalused;

tunnistades, et riigilt saadavad subsiidiumid võivad kahjustada lennuettevõtjate vahelist konkurentsi ja seada ohtu käesoleva lepingu põhieesmärkide saavutamise;

kinnitades keskkonnakaitse tähtsust rahvusvahelise lennunduspoliitika väljatöötamisel ja rakendamisel ning tunnustades suveräänsete riikide õigust võtta selleks asjakohased meetmed;

juhtides tähelepanu tarbijakaitse tähtsusele, sealhulgas Montrealis 28. mail 1999. aastal sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooniga tagatud kaitset niivõrd, kuivõrd mõlemad lepinguosalised on nimetatud konventsiooni osalised;

soovides tugineda olemasolevatele lennutranspordialastele lepingutele, et avada juurdepääs turgudele ja võimaldada tarbijatele, lennuettevõtjatele, lennundustöötajatele ja lepinguosaliste riikide üldsusele maksimaalset kasu;

võttes arvesse, et Euroopa Ühenduse ja Maroko vaheline leping võib olla Euroopa-Vahemere lennundusalaste suhete etaloniks, et terviklikult propageerida liberaliseerimise eeliseid kõnealuses tähtsas majandussektoris;

märkides, et sellist lepingut tuleb kohaldada järk-järgult, kuid samal ajal terviklikult ja et sobiv mehhanism võib tagada veelgi suurema kooskõla ühenduse õigusnormidega,

on kokku leppinud järgmises:

Artikkel 1

Mõisted

Kui ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse käesolevas lepingus järgmisi mõisteid:

1. *Kokkulepitud teenus ja kindlaksmääratud liin* – rahvusvaheline lennutransport vastavalt käesoleva lepingu artiklile 2 ja 1. lisale;

2. *Leping* – käesolev leping, selle lisad ja kõik nende muudatused;

3. *Lennutransport* – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, lasti ja posti (kas eraldi või koos) vedamine õhusõidukil ning mis kahtluste vältimiseks hõlmab nii regulaar- kui ka mitteregulaarlende (tellimuslende) ja lastiteenuseid;

4. *Assotsiatsioonileping* – Brüsselis 26. veebruaril 1996. aastal sõlmitud Euroopa-Vahemere piirkonna leping, millega luuakse assotsiatsioon ühelt poolt Euroopa ühenduste ja nende liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko Kuningriigi vahel;

5. *Ühenduse lennutegevusluba* – lennutegevusluba, mis on Euroopa Ühenduse lennuettevõtjale antud ja mida lennuettevõtja omab vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta.

6. *Konventsioon* – Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allakirjutamiseks avatud rahvusvahelisele tsiviillennunduse konventsioon ja see hõlmab:

   (a) kõiki muudatusi, mis on jõustunud konventsiooni artikli 94 punkti a alusel ja mille on ratifitseerinud nii Maroko kui ka Euroopa Ühenduse liikmesriik või liikmesriigid ning mis käsitlevad kõnealust teemat, ja

   (b) kõiki selle lisasid või iga muudatust, mis on vastu võetud kõnealuse konventsiooni artikli 90 alusel niivõrd, kuivõrd nimetatud lisa või muudatus kehtib teataval ajahetkel nii Marokos kui ka Euroopa Ühenduse liikmesriigis või liikmesriikides ning käsitleb kõnealust teemat;

7. *Kogumaksumus* – osutatava teenuse maksumus koos mõistliku tasuga halduskulude eest ja vajaduse korral muude kohaldatavate tasudega, mis sisaldavad keskkonnakulusid ja mida kohaldatakse sõltumata päritoluriigist;

8. *Lepinguosalised* – ühelt poolt ühendus või selle liikmesriigid või ühendus ja selle liikmesriigid nende vastavate volituste kohaselt ja teiselt poolt Maroko;

9. *Kodanikud* – kõik füüsilised isikud, kellel on Maroko kodakondsus või juriidilised isikud, millel on Maroko riikkondsus Maroko poolt või füüsilised isikud, kellel on liikmesriigi kodakondsus või juriidilised isikud, millel on liikmesriigi riikkondsus Euroopa Ühenduse poolt, juriidiline isik niivõrd, kuivõrd seda kontrollivad kas vahetult või enamusosaluse kaudu pidevalt Maroko kodanikud või juriidilised isikud Maroko poolt või liikmesriigi või ühe 5. lisas nimetatud kolmanda riigi kodanikud või juriidilised isikud Euroopa poolt;

10. *Subsiidiumid* – riigiasutustelt või piirkondlikelt organisatsioonidelt või muudelt riiklikelt organisatsioonidelt saadud mis tahes rahaline abi, s.t kui:

    (a) valitsuse või piirkondliku ametiasutuse või muu riikliku organisatsiooni tegevus hõlmab otsest raha ülekandmist (näiteks toetused, laenud või paigutused omakapitali või potentsiaalsed raha otseülekanded ettevõttesse või ettevõtte kohustuste ülevõtmine, näiteks laenutagatiste kujul);

    (b) valitsuse või piirkondliku ametiasutuse või muu riikliku organisatsiooni tulu jääb tagasi saamata või seda ei koguta;

    (c) valitsus või piirkondlik ametiasutus või muu riiklik organisatsioon hangib muid kui üldisesse infrastruktuuri kuuluvaid kaupu või teenuseid või ostab neid;

    (d) valitsus või piirkondlik ametiasutus või muu riiklik organisatsioon sooritab makseid rahastamise mehhanismi või volitab või suunab teatavat eraettevõtet täitma ühte või mitut alapunktides (a), (b) ja (c) nimetatud ülesannet, mis kuuluvad tavaliselt valitsuse pädevusse ja menetlus ei erine tegelikult tavalisest valitsuse järgitavast menetlusest;

    ning mille abil saadakse seeläbi kasu.

11. *Rahvusvaheline lennutransport* – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;

12. *Hind* – tariif, mida lennuettevõtjad või nende esindajad kohaldavad reisijate, pagasi ja/või lasti (välja arvatud post) õhusõidukiga vedamise suhtes, kaasa arvatud vajaduse korral kombineerituna maismaa- ja meretranspordi ning rahvusvahelise lennutranspordiga, koos nimetatud tariifide kohaldamistingimustega;

13. *SESAR* – ühtse Euroopa õhuruumi tehniline rakendus, millega nähakse ette lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemide kooskõlastatud ja sünkroniseeritud väljatöötamine ja elluviimine; ja

14. *Territoorium* – Maroko Kuningriigi puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mis kuuluvad tema suveräänsete õiguste või jurisdiktsiooni alla ning Euroopa Ühenduse puhul maismaaalad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut vastavalt asutamislepingus ja kõikides sellel põhinevates juriidilistes dokumentides sätestatud tingimustele; käesoleva lepingu kohaldamist Gibraltari lennujaama suhtes ei käsitata Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi asjakohaseid õiguslikke seisukohti piiravana, võttes arvesse vaidlust suveräänsete õiguste üle territooriumi suhtes, kus nimetatud lennujaam asub; käesoleva lepingu kohaldamine Gibraltari lennujaama suhtes peatatakse kuni jõustub Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi välisministrite 2. detsembri 1987. aasta ühisdeklaratsioonis ettenähtud kord.

I JAOTIS

MAJANDUSSÄTTED

Artikkel 2

Liiklusõigused

1. Kumbki lepinguosaline annab teisele lepinguosalisele järgmised õigused rahvusvahelise lennutranspordi teostamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtjate poolt, kui 1. lisas ei ole sätestatud teisiti:

   a) õigus ilma maandumiseta üle tema territooriumi lennata;

   b) õigus teha tema territooriumil vahemaandumisi, välja arvatud reisijate pardaletulekuks või mahaminekuks ning pagasi, lasti ja/või posti peale- ja mahalaadimiseks (muul kui lennuliikluse eesmärgil);

   c) õigus teha kindlaksmääratud liinil kokkulepitud teenuse osutamisel tema territooriumil vahemaandumisi rahvusvahelise liikluse puhul reisijate pardaletulekuks või mahaminekuks ning lasti ja/või posti peale- ja mahalaadimiseks eraldi või koos; ja

   d) muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.

2. Käesolevas lepingus sätestatu ei anna:

   a) Maroko lennuettevõtjatele õigust võtta mistahes Euroopa Ühenduse liikmesriigi territooriumil pardale tasu eest vedamiseks reisijaid, pagasit, lasti ja/või posti, mille sihtkoht on mõni muu punkt Euroopa Ühenduse sama liikmesriigi territooriumil;

   b) Euroopa Ühenduse lennuettevõtjatele õigust võtta Maroko territooriumil pardale tasu eest vedamiseks reisijaid, pagasit, lasti ja/või posti, mille sihtkoht on mõni muu punkt Maroko territooriumil.

Artikkel 3

Load

Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt tegevusloa taotluse saamise korral annab teise lepinguosalise pädev asutus asjakohase loa nii kiiresti kui võimalik ja tingimusel, et:

a) Maroko lennuettevõtja puhul:

– lennuettevõtja peamine tegevuskoht ja olemasolu korral asukoht on Maroko territooriumil ja ta on saanud lennutegevusloa ja kõik muud vastavad dokumendid Maroko Kuningriigi seaduse kohaselt;

– Maroko teostab lennuettevõtja üle tõhusat reguleerivat kontrolli; ja

– lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus Marokole ja/või Maroko kodanikule vahetult või enamusosaluse kaudu ning tegelik kontroll lennuettevõtja üle Marokole ja/või Maroko kodanikule või lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus liikmesriigile ja/või liikmesriigi kodanikule vahetult või enamusosaluse kaudu ning tegelik kontroll lennuettevõtja üle liikmesriigile ja/või liikmesriigi kodanikule või liikmesriikidele ja/või liikmesriikide kodanikele;

b) Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate puhul:

– lennuettevõtja peamine tegevuskoht ja olemasolu korral asukoht on Euroopa Ühenduse liikmesriigi territooriumil vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingule ja tal on ühenduse lennutegevusluba; ja

– lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav Euroopa Ühenduse liikmesriik teostab lennuettevõtja üle tõhusat reguleerivat kontrolli ja vastav lennuamet on selgelt tuvastatav;

– lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus liikmesriigile ja/või liikmesriigi kodanikule või muule 5. lisas nimetatud riigile ja/või selle riigi kodanikule vahetult või enamusosaluse kaudu;

c) lennuettevõtja vastab tingimustele, mida taotluse(d) saanud lepinguosalise õigusnormidega tavaliselt kehtestatakse rahvusvahelise lennutranspordi teostajale; ja

d) rakendatakse ja järgitakse artikli 13 (lennundusohutus) ja artikli 14 (lennundusjulgestus) sätteid.

Artikkel 4

Lubade tühistamine

1. Kummagi lepinguosalise pädevad asutused võivad tegevusloa tühistada või peatada või seda piirata või teise lepinguosalise lennuettevõtja lende muul viisil peatada või piirata , kui:

a) Maroko lennuettevõtja puhul:

– lennuettevõtja peamine tegevuskoht ja olemasolu korral asukoht ei ole Marokos või ta ei ole saanud lennutegevusluba ja kõiki muid vastavaid dokumente kooskõlas Marokos kehtiva seadusega;

– Maroko ei teosta lennuettevõtja üle tõhusat reguleerivat kontrolli; või

– lennuettevõtja puhul ei kuulu omandiõigus, vahetult või enamusosaluse kaudu, ega tegelik kontroll Marokole ja/või Maroko kodanikule või liikmesriikidele ja/või liikmesriikide kodanikele;

b) Euroopa Ühenduse lennuettevõtja puhul:

– lennuettevõtja peamine tegevuskoht ja olemasolu korral asukoht ei ole Euroopa Ühenduse asutamislepingu kohaselt Euroopa Ühenduse liikmesriigi territooriumil või tal ei ole ühenduse lennutegevusluba;

– lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav Euroopa Ühenduse liikmesriik ei teosta lennuettevõtja üle tõhusat reguleerivat kontrolli või pädev lennuamet ei ole selgelt tuvastatav; või

– lennuettevõtja puhul ei kuulu omandiõigus liikmesriigile ja/või liikmesriigi kodanikule või muule 5. lisas nimetatud riigile ja/või selle riigi kodanikule vahetult või enamusosaluse kaudu;

c) lennuettevõtja ei täida lepingu artiklis 5 (seaduste kohaldamine) nimetatud õigusnorme; või

d) ei rakendata ega järgita artikli 13 (lennundusohutus) ja artikli 14 (lennundusjulgestus) sätteid.

2. Kui käesoleva artikli lõike 1 punktides c ja d nimetatud õigusnormide edaspidise jätkuva mittetäitmise vältimiseks ei ole hädavajalik võtta kohesed meetmed, rakendatakse käesolevas artiklis nimetatud õigusi üksnes pärast konsulteerimist teise lepinguosalise pädevate asutustega.

Artikkel 4 bis

Investeerimine

Maroko lennuettevõtja enamusaktsiate või tema üle tõhusa kontrolli omandamise kohta liikmesriigi või tema kodanike poolt või Euroopa Ühenduse lennuettevõtja enamusaktsiate või tema üle tõhusa kontrolli omandamise kohta Maroko või tema kodanike poolt teeb otsuse käesoleva lepinguga asutatud ühiskomitee.

Nimetatud otsuses määratakse kindlaks käesolevas lepingus nimetatud kokkulepitud teenustega ning kolmandate riikide ja lepinguosaliste vaheliste teenustega seotud tingimused.

Käesoleva lepingu artikli 21 lõiget 9 selliste otsuste suhtes ei kohaldata.

Artikkel 5

Seaduste kohaldamine

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes kehtivad teise lepinguosalise õigusnormid, mis reguleerivad rahvusvahelises lennutranspordis osalevate õhusõidukite sisenemist tema territooriumile, sealt väljumist või nende õhusõidukite käitamist ja lennuliiklust tema territooriumil ning need õhusõidukid järgivad kõnealuseid õigusnorme teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või sealt väljumisel.

2. Ühe lepinguosalise lennuettevõtja järgib teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või sealt väljudes õigusnorme, mis kehtivad teise lepinguosalise territooriumil ning millega reguleeritakse reisijate, meeskonna või lasti õhusõidukil tema territooriumile sisenemist või sealt väljumist (sealhulgas riiki sisenemist, julgestuskontrolli, sisserännet, passe, tolli ja karantiini käsitlevaid eeskirju või posti puhul postieeskirju).

Artikkel 6

Konkurents

Käesoleva lepingu raames kohaldatakse assotsiatsioonilepingu IV jaotise II peatüki („Konkurents ja muud majandust käsitlevad sätted“) sätteid, välja arvatud juhul, kui käesolevas lepingus on sätestatud erieeskirjad.

Artikkel 7

Subsiidiumid

1. Lepinguosalised tunnustavad, et lennuettevõtjate riiklik subsideerimine moonutab või ohustab lennuettevõtjate võrdseid konkurentsivõimalusi lennutransporditeenuste osutamisel, millega seatakse ohtu lepingu põhieesmärkide saavutamine ja et nimetatud subsiidiumid ei ole kooskõlas avatud lennunduspiirkonna põhimõttega.

2. Kui käesoleva lepingu alusel tegutseva lennuettevõtja või lennuettevõtjate riiklik subsideerimine on seaduspärase eesmärgi saavutamiseks hädavajalik, peavad kõnealused subsiidiumid olema eesmärgiga proportsionaalsed, läbipaistvad ja kavandatud nii, et nende kahjulik mõju teise lepinguosalise lennuettevõtjatele oleks võimalikult väike. Selliseid subsiidiume andev lepinguosaline teatab viivitamatult teisele lepinguosalisele oma subsideerimiskavatsusest ja subsideerimise vastamisest käesolevas lepingus sätestatud tingimustele.

3. Kui üks lepinguosaline usub, et teise lepinguosalise antav subsiidium või olenevalt asjaoludest lepinguosaliste hulka mittekuuluva riigi avaliku-õigusliku või valitsusasutuse antav subsiidium ei vasta lõikes 2 sätestatud kriteeriumidele, võib ta

vastavalt artiklile 21 taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada küsimust ja leida asjakohaseid lahendusi kaebustele, mida peetakse õigustatuks.

4. Kui ühiskomitee ei suuda vaidlust lahendada, võivad lepinguosalised kohaldada vastavaid subsiidiumidevastaseid meetmeid.

5. Käesoleva artikli sätted ei piira lepinguosaliste õigusnorme, mis on seotud põhiliste lennuteenustega ja avaliku teenuste osutamise kohustusega lepinguosaliste territooriumil.

Artikkel 8

Ärivõimalused

1. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus asutada teise lepinguosalise territooriumil esindusi lennutranspordi ja sellega seotud tegevuste edendamiseks ja müügiks.

2. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on kooskõlas teise lepinguosalise territooriumile sisenemist, seal viibimist ja töötamist käsitlevate õigusnormidega õigus tuua teise lepinguosalise territooriumile ja seal pidada lennutransporditeenuste osutamiseks vajalikke juhtivaid, müügi-, tehnilisi-, lennutegevus- ja muid spetsialiste.

3. a) Ilma et see piiraks käesoleva lõike punkti b kohaldamist, on kõikidel lennuettevõtjatel seoses teise lepinguosalise territooriumil toimuva maapealse käitlusega õigus:

   i) osutada ise maapealset käitlust (omakäitlus) või tema omal äranägemisel

   ii) valida kas kõiki või mõnda maapealset käitlusteenust osutavate konkureerivate teenuseosutajate vahel, kui nimetatud teenuseosutajatel on kõigi lepinguosaliste õigusnormide kohaselt õigus turule pääseda ja kui nimetatud teenuseosutajad on turul olemas.

   b) Järgmiste maapealse käitluse liikide puhul, nagu pagasikäitlus, perroonikäitlus, kütuse- ja õlikäitlus, kauba- ja postikäitlus seoses kauba ja posti füüsilise käitlemisega lennujaama terminali ja õhusõiduki vahel, võib punkti a alapunktides i) ja ii) nimetatud õigustele seada ainult teatavad olemasoleva ruumi- ja läbilaskevõimega seotud piirangud, mis tulenevad lennujaama ohutu käitamise vajadusest. Kui nimetatud piirangud välistavad omakäitluse ja kui maapealset käitlust osutavate ettevõtete vahel ei ole toimivat konkurentsi, peavad kõik nimetatud teenused olema võrdsetel ja piisavatel alustel kättesaadavad kõikidele lennuettevõtjatele; selliste teenuste hinnad ei tohi ületada nende kogumaksumust koos mõistlike amortisatsioonikulude ja piisava tuluga.

4. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad võivad teise lepinguosalise territooriumil müüa lennutransporditeenuseid ise ja/või lennuettevõtja äranägemisel kas oma müügiesindajate või muude lennuettevõtja määratud vahendajate kaudu. Kõikidel

lennuettevõtjatel on õigus selliseid transporditeenuseid müüa ja kõikidel isikutel on vaba võimalus neid osta konkreetsel territooriumil käibeloleva valuuta või vabalt konverteeritava valuuta eest.

5. Kõigil lennuettevõtjatel on õigus nõudmisel tulude ülejääk konverteerida ja teise lepinguosalise territooriumilt oma territooriumile või valitud riiki või riikidesse üle kanda, välja arvatud juhul, kui see ei ole kooskõlas üldiselt kohaldatavate õigusnormidega. Konverteerimine ja ülekandmine on lubatud ilma piiranguteta ja maksustamiseta lennuettevõtja esmase ülekandetaotluse kuupäeval tehingute suhtes kohaldatava vahetuskursi järgi.

6. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on teise lepinguosalise territooriumil õigus maksta kohalike kulude, sealhulgas kütuse eest kohalikus vääringus. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad võivad oma äranägemisel maksta nimetatud kulude eest teise lepinguosalise territooriumil vabalt konverteeritavas valuutas vastavalt kohalikule valuutaseadusele.

7. Käesoleva lepingu alusel oma lende teostavad või teenuseid osutavad lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida selliseid turustamisalaseid koostöökokkuleppeid, mis hõlmavad broneeritud kohti käsitlevaid kokkuleppeid või koodi jagamise korda:

   a) lepinguosaliste mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega; ja

   b) kolmandate riikide mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega; ja

   c) mis tahes maismaa- ja meretransporditeenuste osutajaga;

   tingimusel, et i) kõikidel selliste kokkulepete osalistel on asjakohane tegevusluba ja ii) kord vastab selle puhul tavaliselt kohaldatavatele ohutus- ja konkurentsinõuetele. Koodi jagamisega seotud reisijateveo puhul tuleb ostjat ostukohas või igal juhul enne pardaleminekut teavitada sellest, millised transporditeenuse osutajad tegutsevad igas kõnealuse teenuse sektoris.

8. a) Reisijateveo puhul maismaa- ja meretransporditeenuse osutajate suhtes ei kehti lennutransporti reguleerivad õigusnormid üksnes seepärast, et nimetatud maismaa- ja meretransporditeenust pakub lennuettevõtja enda nimel. Maismaa- ja meretransporditeenuse osutajad võivad oma äranägemisel otsustada, kas sõlmida koostöökokkulepped või mitte. Kokkulepete sõlmimisel võivad maismaa- ja meretransporditeenuse osutajad muu hulgas arvesse võtta tarbijate huve ning tehnilisi, majanduslikke, ruumi- ja läbilaskevõime piiranguid.

   b) Hoolimata käesoleva lepingu muudest sätetest on lepinguosaliste lennuettevõtjatel ja lastiveo kaudsetel teostajatel lubatud koos rahvusvahelise lennutranspordiga piiranguteta kasutada mis tahes maismaa- ja meretransporti lasti veoks Maroko ja Euroopa Ühenduse või kolmandate riikide territooriumi mis tahes punktidesse või punktidest, kaasa arvatud veoks tolliteenustega lennujaamadesse või lennujaamadest, samuti on neil vajaduse korral õigus(ed) vedada tollitud lasti kohaldatavate õigusnormide kohaselt. Sellisel lastil, olenemata sellest, kas seda veetakse mööda maismaad, merd või õhu teel, peab olema juurdepääs lennujaama tollimenetlusele ja -rajatistele. Lennuettevõtjad võivad teostada ise maismaa- ja meretransporti, sõlmida selleks kokkuleppeid

muude maismaa- ja meretranspordiettevõtjatega, sealhulgas muude mere- ja maismaatransporditeenust osutavate lennuettevõtjatega ja lennutransportihõlmavate lastivedude kaudsete teostajatega. Nimetatud ühendveoteenuseid võib pakkuda ühtse hinnaga kombineeritud lennu- ning maismaa- ja meretranspordi eest, tingimusel et teave sellise transpordiviisi kohta ei eksita lastisaatjaid.

Artikkel 9

Tolli- ja muud maksud

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate rahvusvahelises lennutranspordis kasutatav õhusõiduk, selle tavapärane pardavarustus, kütus, määrdeained, tarvitatavad tehnilised varud, maapealsed seadmed, varuosad (sealhulgas mootorid), pardavarud (muuhulgas, kuid mitte ainult toiduained, mittealkohoolsed ja alkohoolsed joogid, tubakatooted ning muud reisijatele lennu ajal piiratud koguses, müügiks või tarbimiseks ettenähtud tooted) ja muud tooted, mis on ette nähtud kasutamiseks ainult seoses rahvusvahelise lennutranspordi lende teostava õhusõiduki lendude või nende teenindamisega, vabastatakse saabumisel teise lepinguosalise territooriumile vastastikkuse põhimõtte alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli-, aktsiisimaksudest ja muudest sarnastest tasudest ning maksudest, a) mida kohaldavad riiklikud ja kohalikud asutused või Euroopa Ühendus ja b) mis ei põhine osutatavate teenuste hinnal, tingimusel et nimetatud varustus ja varud jäävad õhusõiduki pardale.

2. Samuti vabastatakse vastastikkuse põhimõtte alusel käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud maksudest, lõivudest ja tasudest, välja arvatud osutatava teenuse hinnal põhinevatest tasudest:

   a) ühe lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistlikus koguses pardavarud, mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise rahvusvahelise lennutranspordiga tegeleva lennuettevõtja lahkuva õhusõiduki pardal, isegi siis, kui nimetatud pardavarusid kasutatakse reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus kõnealused varud pardale võeti;

   b) maapealsed seadmed ja varuosad (sealhulgas mootorid), mis on toodud ühe lepinguosalise territooriumile ja on ette nähtud rahvusvahelise lennutranspordi lendudeks teise lepinguosalise lennuettevõtja kasutatava õhusõiduki teenindamiseks, hoolduseks või remondiks;

   c) määrdeained ja tarvitatavad tehnilised varud, mis on toodud ühe lepinguosalise territooriumile või seal hangitud ja mis on ette nähtud rahvusvahelise lennutranspordi lendudeks teise lepinguosalise lennuettevõtja kasutatava õhusõiduki tarbeks, isegi kui neid kasutatakse reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus kõnealused varud pardale võeti; ja

   d) mõlema lepinguosalise tollieeskirjadega ette nähtud trükised, mis on toodud ühe lepinguosalise territooriumile või seal hangitud ja pardale võetud ning mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja rahvusvahelise lennutranspordi lende tegeva lahkuva õhusõiduki pardal, isegi siis, kui neid

kasutatakse reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus kõnealused trükised pardale võeti;

e) lennujaamades ja kaubaterminalides kasutatav ohutus- ja julgestusvarustus.

3. Leping ei vabasta ühe lepinguosalise poolt tema territooriumil lennuettevõtjatele tarnitud kütust lõikes 1 nimetatud tasudele sarnastest maksudest, lõivudest, tollimaksudest ja tasudest. Ühe lepinguosalise territooriumile sisenedes, seal viibides või sealt lahkudes peavad teise lepinguosalise lennuettevõtjad järgima asjaomase lepinguosalise õigusnorme, mis käsitlevad lennukikütuse müüki, tarnimist ja kasutamist.

4. Käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud seadmete ja varude puhul võidakse nõuda nende hoidmist asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli all.

5. Käesolevas artiklis sätestatud maksuvabastused kehtivad ka siis, kui ühe lepinguosalise lennuettevõtjad on sõlminud teise lennuettevõtjaga, kelle suhtes teine lepinguosaline samuti selliseid maksuvabastusi kohaldab, lepingu käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud üksuste laenamiseks või teise lepinguosalise territooriumile toomiseks.

6. Käesolev leping ei takista lepinguosalisi kohaldamast makse, lõivusid, tollimakse ja tasusid kaupade suhtes, mida müüakse reisijatele pardal muul eesmärgil kui pardal tarbimiseks lennu selle osa jooksul, mis toimub tema territooriumi kahe punkti vahel, kus on lubatud pardaleminek ja pardalt mahatulek.

Artikkel 10

Kasutustasud

1. Lepinguosalised ei kehtesta ega luba kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtjatele kasutustasusid, mis on suuremad samasuguseid rahvusvahelise lennutranspordi teenuseid osutavate nende enda lennuettevõtjate suhtes kehtestatud kasutustasudest.

2. Tasusid võib tõsta või uusi tasusid kasutusele võtta ainult pärast konsulteerimist mõlema lepinguosalise pädevate maksuasutuste ja lennuettevõtjatega. Kasutajatele tuleb kõikidest kasutustasude muutmise ettepanekutest mõistliku aja jooksul ette teatada, et nad saaksid esitada oma seisukohad enne muudatuste tegemist. Lepinguosalised peavad soodustama teabevahetust, mis on vajalik tasude mõistlikkuse, põhjendatuse ja jaotamise täpseks hindamiseks kooskõlas käesoleva artikli põhimõtetega.

Artikkel 11

Hinnakujundus

Käesoleva lepingu alusel osutatavate lennutransporditeenuste hinnad kehtestatakse vabalt ja neid ei pea kinnitama, kuigi võidakse nõuda nende esitamist üksnes teavitamise eesmärgil. Euroopa Ühenduse sisese veo hinnad peavad olema kooskõlas Euroopa Ühenduse õigusega.

Artikkel 12

Statistika

Mõlema lepinguosalise pädevad asutused esitavad teise lepinguosalise pädevatele asutustele nende nõudmisel teabe ja statistilised andmed ühe lepinguosalise volitatud lennuettevõtjate osutatavate kokkulepitud teenuste kohta, mis on seotud liiklusega teise lepinguosalise territooriumile ja sealt välja, samal kujul, nagu volitatud lennuettevõtjad koostavad ja esitavad need oma riigi pädevatele asutustele. Igasugused liiklusega seotud statistilised lisaandmed, mida ühe lepinguosalise pädevad asutused võivad teiselt lepinguosaliselt nõuda, arutatakse teise lepinguosalise taotluse kohaselt ühiskomitees läbi.

II JAOTIS

ÕIGUSLOOMET KÄSITLEV KOOSTÖÖ

Artikkel 13

Lennuohutus

1. Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas 6. lisa punktis A nimetatud lennuohutusalaste Euroopa Ühenduse õigusaktidega ja allpool sätestatud tingimuste kohaselt.

2. Lepinguosalised tagavad, et kui teise lepinguosalise territooriumil asuvas rahvusvahelisele lennuliiklusele avatud lennujaamas maanduva ühe lepinguosalise territooriumil registreeritud õhusõiduki suhtes on kahtlusi, et ta ei vasta konventsiooni kohaselt kehtestatud rahvusvahelistele lennundusohutusnormidele, siis teostavad selle teise lepinguosalise pädevad asutused õhusõiduki pardal ja selle ümber seisuplatsi kontrolli, et kontrollida õhusõiduki ja meeskonna dokumentide kehtivust ning õhusõiduki ja selle seadmete nähtavat seisukorda.

3. Lepinguosalised võivad igal ajal taotleda konsultatsioone teise lepinguosalise ohutusnormide järgimise osas.

4. Käesolev leping ei piira lepinguosaliste pädevate asutuste volitusi võtta kõiki asjakohaseid ja viivitamatuid meetmeid, kui nad teevad kindlaks, et õhusõiduk, toode või tegevus võib:

   a) mitte vastata konventsiooni või 6. lisa punktis A nimetatud õigusaktide (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kohaselt kehtestatud miinimumnormidele, või

   b) tekitada lõikes 2 nimetatud kontrollimise käigus tõsiseid kahtlusi selles suhtes, et õhusõiduk või selle kasutamine ei ole kooskõlas konventsiooni või 6. lisa punktis A nimetatud õigusaktide (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kohaselt kehtestatud miinimumnormidega, või

   c) tekitada tõsiseid kahtlusi, et ei tõhusalt ei järgita ega hallata konventsioonis või 6. lisa punktis A nimetatud õigusaktide (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kohaselt kehtestatud miinimumnorme.

5. Kui ühe lepinguosalise pädevad asutused võtavad lõikes 4 nimetatud meetmeid, teatavad nad sellest viivitamatult teise lepinguosalise pädevatele asutustele, esitades meetmete võtmise põhjused.

6. Kui lõike 4 kohaldamisel võetud meetmete rakendamist ei lõpetata, kuigi nende võtmiseks ei ole enam põhjust, võib kumbki lepinguosaline pöörduda asja arutamiseks ühiskomitee poole.

7. Käesolevas artiklis käsitatakse pädevate asutustena 3. lisas nimetatud valitsusasutusi või -üksusi. Asjaomane lepinguosaline teatab teisele lepinguosalisele kõikidest siseriiklike õigusaktide muudatustest, mis on seotud pädevate asutuste staatusega.

Artikkel 14

Lennundusjulgestus

1. Kuna tsiviilõhusõiduki, selle reisijate ja meeskonna ohutuse tagamine on rahvusvahelise lennutranspordi teostamise peamine eeltingimus, kinnitavad lepinguosalised vastastikust kohustust kaitsta tsiviillennundust ebaseaduslike sekkumiste eest (ja eelkõige Chicago konventsioonis, Tokios 14. septembril 1963. aastal allakirjutatud konventsioonis kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõidu pardal, Haagis 16. detsembril 1970. aastal allakirjutatud õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsioonis, Montrealis 23. septembril 1971. aastal allakirjutatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsioonis, Montrealis 24. veebruaril 1988. aastal allakirjutatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsiooni lisaprotokollis ebaseaduslike vägivallaaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades ja Montrealis 1. märtsil 1991. aastal allakirjutatud plastiliste lõhkeainete avastamiseks nende märkimise kasutamist käsitlevas konventsioonis sätestatud kohustusi, kuivõrd lepinguosalised on nimetatud konventsioonide ja ka kõikide muude tsiviillennunduse ohutust käsitlevate konventsioonide ja protokollide osalised).

2. Taotluse korral osutavad lepinguosalised teineteisele igakülgset abi, et takistada tsiviillennuki ebaseaduslikku hõivamist ja muid ebaseaduslikke tegusid, mis ohustavad nimetatud õhusõidukit, selle reisijaid ja meeskonda, lennujaamu ja navigatsiooniseadmeid ning et hoida ära kõiki muid tsiviillennunduse julgeolekut ähvardavaid ohte.

3. Vastastikustes suhetes tegutsevad lepinguosalised kooskõlas lennundusjulgestuse normidega ja Chicago konventsiooni lisades nimetatud Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni soovituslike tavadega niivõrd, kuivõrd nimetatud julgestussätted kehtivad lepinguosaliste suhtes. Lepinguosalised nõuavad, et lennuettevõtjad, kes kasutavad nende registrisse kantud õhusõidukeid, samuti ettevõtjad, kelle peamine tegevuskoht või alaline asukoht on nende territooriumil ja nende territooriumil asuvate lennujaamade käitajad tegutseksid kooskõlas nimetatud lennundusjulgestusalaste sätetega.

4. Kumbki lepinguosaline tagab, et nende territooriumil võetakse tõhusad meetmed õhusõiduki kaitsmiseks, reisijate ja nende käsipagasi ning meeskonna, lasti (sealhulgas registreeritud pagasi) ja õhusõiduki varude kontrollimiseks pardalemineku või laadimise eel ja ajal ning et nimetatud meetmeid kohandatakse vastavalt suurenevale ohule. Mõlemad lepinguosalised nõustuvad, et nende lennuettevõtjatelt võidakse nõuda, et nad järgiksid lõikes 3 nimetatud lennundusjulgestusealaseid sätteid, mida teine lepinguosaline nõuab oma territooriumile sisenemisel, sealt lahkumisel ja seal viibimisel. Samuti suhtuvad

lepinguosalised positiivselt kõikidesse teise lepinguosalise taotlustesse võtta konkreetse ohu korral mõistlikke erimeetmeid.

5. Kui tsiviilõhusõiduk hõivatakse ebaseaduslikult või leiab aset selle ebaseadusliku hõivamise või õhusõiduki, selle reisijate ja meeskonna, lennujaamade või navigatsiooniseadmete turvalisust ohustav muu ebaseaduslik vahejuhtum või on olemas selle oht, abistavad lepinguosalised teineteist sidepidamise hõlbustamise abil ja võtavad muud asjakohased meetmed, et kiiresti ja ohutult kõnealune vahejuhtum lõpetada või oht kõrvaldada.

6. Kui ühel lepinguosalisel on põhjendatud kahtlusi, et teine lepinguosaline ei ole järginud käesoleva artikli lennundusjulgestusalaseid sätteid, võib ta nõuda viivitamatut konsultatsiooni teise lepinguosalisega.

7. Ilma et see piiraks käesoleva lepingu artikli 4 (lubade tühistamine) kohaldamist, annab suutmatus jõuda rahuldavale kokkuleppele viieteistkümne (15) päeva jooksul alates sellise nõude esitamisest aluse mõlema lepinguosalise lennuettevõtjate tegevusloa või tehnilise loa peatamiseks, selle tühistamiseks, piiramiseks või neile tingimuste seadmiseks.

8. Kui otsese ja erakorralise ohu olemasolu nõuab, võib lepinguosaline võtta ajutisi meetmeid enne viieteistkümne (15) päeva möödumist.

9. Lõike 7 kohaselt võetud mis tahes meetme rakendamine lõpetatakse, kui teine lepinguosaline on viinud oma tegevuse käesoleva artikliga vastavusse.

Artikkel 15

Lennuliikluse korraldamine

1. Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas 6. lisa punktis B loetletud õigusaktide sätetega ja allpool kehtestatud tingimuste kohaselt.

2. Lepinguosalised kohustuvad tegema tihedat koostööd lennuliikluse korraldamisel, et laiendada ühtset Euroopa õhuruumi Marokole ja tugevdada praeguseid ohutusnorme ja muuta Euroopa üldised lennuliiklusnormid tõhusamaks, optimeerida läbilaskevõimet ja minimeerida viivitusi.

3. Et hõlbustada ühtse Euroopa õhuruumi õigusaktide kohaldamist oma territooriumil:

   a) võtab Maroko vajalikud meetmed, et kohandada oma lennuliiklust korraldavad asutused ümber vastavalt ühtse Euroopa õhuruumi põhimõtetele, eelkõige asutades vastavad riiklikud järelevalveorganid, mis on vähemalt funktsionaalselt sõltumatud lennuliikluse korraldamisteenust osutavatest ettevõtetest sõltumatud; ja

   b) kaasab Euroopa Ühendus Maroko vastavatesse ühtsest Euroopa õhuruumist tulenevatesse aeronavigatsiooniteenuste, õhuruumi ja koostalitlusvõimega seotud algatustesse, eelkõige osaledes varakult Maroko jõupingutustes luua toimivad õhuruumiosad või SESARiga asjakohase kooskõlastamise kaudu.

Artikkel 16

Keskkond

1. Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas 6. lisa punktis C loetletud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktidega ja allpool kehtestatud tingimuste kohaselt.

2. Käesolev leping ei piira lepinguosalise pädevate asutuste volitusi võtta asjakohased meetmed, et vältida või muul viisil tegeleda käesoleva lepingu kohaselt toimuva rahvusvahelise lennutranspordi keskkonnamõjudega, tingimusel et nimetatud meetmeid kohaldatakse sõltumata päritoluriigist.

Artikkel 17

Tarbijakaitse

Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas 6. lisa punktis D loetletud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktidega.

Artikkel 18

Arvutipõhised ettetellimissüsteemid

Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas 6. lisa punktis E loetletud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktidega.

Artikkel 19

Sotsiaalsed aspektid

Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas 6. lisa punktis F loetletud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktidega.

III JAOTIS

INSTITUTSIOONILISED SÄTTED

Artikkel 20

Tõlgendamine ja rakendamine

1. Lepinguosalised võtavad asjakohased üld- või erimeetmed, et tagada käesolevast lepingust tulenevate kohustuste täitmine ning hoiduvad kõikidest käesoleva lepingu eesmärkide saavutamist ohustavatest meetmetest.

2. Kumbki lepinguosaline vastutab käesoleva lepingu ja eriti 6. lisas loetletud lennutranspordialaste määruste ja direktiivide nõuetekohase rakendamise eest oma territooriumil.

3. Kumbki lepinguosaline annab teisele lepinguosalisele vajaliku teabe ja abi võimalike rikkumiste uurimisel, mida teine lepinguosaline teostab käesoleva lepingu alusel talle antud pädevuste kohaselt.

4. Kui lepinguosalised tegutsevad neile käesoleva lepingu kohaselt antud volituste alusel teisele lepinguosalisele huvi pakkuvates ja teise lepinguosalise asutusi või ettevõtjaid käsitlevates küsimustes, tuleb teise lepinguosalise pädevaid asutusi sellest teavitada ja anda neile võimalus esitada enne lõpliku otsuse tegemist võimalikud märkused.

Artikkel 21

Ühiskomitee

1. Käesolevaga asutatakse lepinguosaliste esindajatest koosnev komisjon (edaspidi „ühiskomitee“), mis vastutab käesoleva lepingu haldamise eest ning tagab selle nõuetekohase rakendamise. Selleks esitab komisjon soovitusi ja võtab lepinguga ettenähtud juhtudel vastu otsuseid.

2. Ühiskomitee otsused võetakse vastu ühiselt ja need on lepinguosaliste suhtes siduvad. Lepinguosalised rakendavad kõnealuseid otsuseid oma eeskirjade kohaselt.

3. Ühiskomitee tuleb kokku vastavalt vajadusele ja vähemalt üks kord aastas. Kumbki lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist.

4. Samuti võib kumbki lepinguosaline taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et lahendada käesoleva lepingu tõlgendamise ja kohaldamisega seotud küsimusi. Selline koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem, kui kaks kuud pärast taotluse saamist, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

5. Selleks et käesolevat lepingut nõuetekohaselt rakendada, vahetavad lepinguosalised teavet ning konsulteerivad kummagi lepinguosalise taotluse puhul ühiskomitees.

6. Ühiskomitee võtab otsusega vastu oma töökorra..

7. Kui ühe lepinguosalise arvates ei ole teine lepinguosaline ühiskomitee otsust nõuetekohaselt rakendanud, võib ta nõuda küsimuse arutamist ühiskomitees. Kui ühiskomitee ei suuda küsimust lahendada kahe kuu jooksul alates esildise tegemisest, võib esildise teinud lepinguosaline artikli 23 alusel võtta asjakohased ajutised kaitsemeetmed.

8. Ühiskomitee otsuses on sätestatud kuupäev, mil lepinguosalised peavad seda rakendama ja see sisaldab ettevõtjaid huvitada võivat muud teavet.

9. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, võivad lepinguosalised võtta artikli 23 alusel asjakohased ajutised kaitsemeetmed, kui ühiskomitee ei tee kuue kuu jooksul alates esildise tegemise kuupäevast otsust küsimuses, mille kohta on talle esildis tehtud.

10. Ühiskomitee uurib küsimusi, mis on seotud kahepoolsete ühisinvesteeringutega enamusosalusse või muudatustega lepinguosaliste lennuettevõtjate tõhusas kontrollimises.

11. Ühiskomitee arendab koostööd:

a) soodustades uute seadusandlike ja reguleerivate algatuste ja muudatuste vahetamist ekspertide tasandil, sealhulgas julgestuse, ohutuse, keskkonnakaitse, lennunduse infrastruktuuri (kaasa arvatud teenindusajad) ja tarbijakaitse valdkonnas;

b) analüüsides pidevalt käesoleva lepingu rakendamise sotsiaalseid mõjusid, eriti tööhõive valdkonnas, ja leides asjakohaseid lahendusi põhjendatuks peetavatele probleemidele;

c) analüüsides võimalikke valdkondi, millele käesolev leping võiks täiendavalt laieneda, sealhulgas soovitusi muudatuste tegemise kohta käesolevasse lepingusse.

Artikkel 22

Vaidluste lahendamine ja vahekohus

1. Kumbki lepinguosaline võib pöörduda ühiskomitee poole kõikide lepingu kohaldamise või tõlgendamisega seotud vaidluste puhul, mida ei ole lahendatud kooskõlas artikliga 21. Käesoleva artikli kohaldamisel tegutseb assotsiatsioonilepingu alusel asutatud assotsiatsiooninõukogu ühiskomiteena.

2. Ühiskomitee võib vaidluse lahendada oma otsusega.

3. Lepinguosalised võtavad vajalikud meetmed, et rakendada lõikes 2 nimetatud otsust.

4. Kui vaidlust ei ole võimalik lõike 2 alusel lahendada, esitatakse see ükskõik kumma lepinguosalise taotlusel lahendamiseks kolmest vahekohtunikust koosnevale vahekohtule vastavalt allpool sätestatud menetlusele:

a) kumbki lepinguosaline määrab vahekohtuniku kuuekümne (60) päeva jooksul pärast seda, kui vahekohus, kelle poole teine lepinguosaline on diplomaatiliste kanalite kaudu pöördunud, on saanud teise lepinguosalise taotluse sooviga lahendada vaidlus vahekohtus; kolmas vahekohtunik tuleks määrata kuuekümne (60) lisapäeva jooksul. Kui üks lepinguosaline ei ole kokkulepitud aja jooksul vahekohtunikku määranud või kolmandat vahekohtunikku ei määrata kokkulepitud aja jooksul, võib kumbki lepinguosaline paluda Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni nõukogu presidendilt määrata vajaduse korral kas vahekohtunik või vahekohtunikud;

b) punktis a sätestatud tingimuste kohaselt määratud kolmas vahekohtunik peaks olema kolmanda riigi kodanik ja ta peaks tegutsema vahekohtu eesistujana;

c) vahekohus lepib kokku vahekohtu töökorras; ja

d) vahekohtu lõpliku otsuse kohaselt jagatakse vahekohtu esmased kulud lepinguosaliste vahel võrdselt.

5. Kõik vahekohtu esialgsed või lõplikud otsused on lepinguosaliste suhtes siduvad.

6. Kui üks lepinguosaline ei järgi käesoleva artikli tingimuste kohaselt tehtud vahekohtu otsust kolmekümne (30) päeva jooksul alates eespool nimetatud otsuse teatavakstegemisest, võib teine lepinguosaline piirata, peatada või tühistada süüdiolevale lepinguosalisele käesoleva lepingu tingimuste alusel antud õigused ja eelised seniks, kuni rikkumine jätkub.

Artikkel 23

Kaitsemeetmed

1. Lepinguosalised rakendavad kõiki üld- ja erimeetmeid, mis on vajalikud nende käesolevas lepingus sätestatud kohustuste täitmiseks. Nad tagavad käesolevas lepingus sätestatud eesmärkide saavutamise.

2. Kui kumbki lepinguosaline leiab, et teine lepinguosaline ei ole täitnud oma lepingulisi kohustusi, võib ta võtta asjakohased meetmed. Kaitsemeetmed võetakse ainult sellises ulatuses ja sellise kestusega, mis on vajalik olukorra parandamiseks või käesoleva lepingu tasakaalu säilitamiseks. Eelistatud on meetmed, mis häirivad käesoleva lepingu toimimist kõige vähem.

3. Kaitsemeetmeid võtta kavatsev lepinguosaline teatab sellest teisele lepinguosalisele ühiskomitee kaudu ja edastab kogu asjakohase teabe.

4. Lepinguosalised alustavad viivitamatult konsultatsioone ühiskomitees, et leida kõigile vastuvõetav lahendus.

5. Ilma et see piiraks artikli 3 punkti d, artikli 4 punkti d ja artiklite 13 ja 14 kohaldamist, ei või asjaomane lepinguosaline võtta kaitsemeetmeid enne, kui lõikes 1 nimetatud teatamisest on möödunud üks kuu, välja arvatud juhul, kui lõikes 2 nimetatud konsultatsioonid lõppevad enne nimetatud tähtaja möödumist.

6. Asjaomane lepinguosaline teatab ühiskomiteele viivitamatult võetud meetmetest ja edastab kogu asjakohase teabe.

7. Kõik käesoleva artikli tingimuste kohaselt võetud meetmed peatatakse kohe, kui süüdiolev lepinguosaline on viinud oma tegevuse käesoleva lepingu sätetega vastavusse.

Artikkel 24

Lepingu geograafiline laiendamine

Kuigi lepinguosalised tunnistavad käesoleva lepingu kahepoolset iseloomu, märgivad nad, et leping kuulub 28. novembri 1995. aasta Barcelona deklaratsioonis ettenähtud Euroopa-Vahemere partnerluslepingu kohaldamisalasse. Lepinguosalised kohustuvad jätkama dialoogi, et tagada käesoleva lepingu ühtsus Barcelona protsessiga ja eelkõige seoses võimalusega leppida vastastikku kokku muudatustes, et võtta arvesse sarnaseid lennutranspordialaseid lepinguid.

Artikkel 25

Seos teiste lepingutega

1. Käesoleva lepingu sätted asendavad Maroko ja liikmesriikide vaheliste olemasolevate kahepoolsete lepingute vastavad sätted. Nimetatud kahepoolsetest lepingutest tulenevaid ja käesoleva lepinguga hõlmamata liiklusõigusi võib siiski jätkuvalt kasutada, tingimusel et ei tehta vahet Euroopa Ühenduse liikmesriikide ja nende kodanike vahel.

2. Kui lepinguosalised ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni või mõne muu rahvusvahelise organisatsiooni vastu võetud otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, kas käesolevat lepingut tuleb selliste arengute arvessevõtmiseks muuta.

3. Käesolev leping ei piira kahe lepinguosalise otsuste kohaldamist, milles käsitletakse Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni võimalike soovituste rakendamist. Lepinguosalised ei kasuta käesolevat lepingut ega ühtegi selle osa, et seista vastu Rahvusvahelises Tsiviillennundusorganisatsioonis kavandatavatele alternatiivsetele tegutsemisviisidele käesoleva lepinguga hõlmatud mis tahes küsimuste puhul.

Artikkel 26

Muudatused

1. Kui üks lepinguosaline soovib käesoleva lepingu sätted läbi vaadata, teatab ta sellest ühiskomiteele. Käesoleva lepingu heakskiidetud muudatus jõustub pärast vastavate sisemenetluste lõpetamist.

2. Ühiskomitee võib lepinguosalise ettepanekul ja kooskõlas käesoleva artikliga otsustada käesoleva lepingu lisade muutmise üle.

3. Käesolev leping ei piira kummagi lepinguosalise õigust võtta ühepoolselt vastu uusi või muuta olemasolevaid lennutranspordialaseid või 6. lisas nimetatud valdkondadega seotud õigusakte, kui see on kooskõlas mittediskrimineerimise põhimõtte ja käesoleva lepingu sätetega.

4. Niipea, kui üks lepinguosaline on koostanud uue õigusakti, teatab ta sellest teisele lepinguosalisele ja konsulteerib temaga võimalikult põhjalikult. Ühe lepinguosalise taotlusel võib esialgselt seisukohti vahetada ühiskomitees.

5. Niipea, kui üks lepinguosaline on vastu võtnud lennutranspordialase või 6. lisas nimetatud valdkondadega seotud uue õigusakti või õigusakti muudatuse, teatab ta sellest teisele lepinguosalisele hiljemalt kolmekümne päeva jooksul pärast õigusakti või õigusakti muudatuse vastuvõtmist. Kummagi lepinguosalise taotlusel korraldab ühiskomitee kuuekümne päeva jooksul pärast seda seisukohtade vahetamise kõnealuse uue õigusakti või muudatuse mõju kohta käesoleva lepingu nõuetekohasele toimimisele.

6. Ühiskomitee:

   a) võtab vastu lepingu 6. lisa muutva otsuse, et lisada sinna, vajaduse korral vastastikkuse põhimõtet arvesse võttes, kõnealune uus õigusakt või muudatus;

   b) võtab vastu otsuse selle kohta, et kõnealust uut õigusakti või muudatust tuleb käsitada käesoleva lepinguga kooskõlas olevana; või

   c) teeb otsuse kõikide muude mõistliku aja jooksul võetavate meetmete kohta, et tagada käesoleva lepingu nõuetekohane toimimine.

Artikkel 27

Lõpetamine

1. Käesolev leping sõlmitakse määramata tähtajaks.

2. Kumbki lepinguosaline võib mis tahes ajal diplomaatiliste kanalite kaudu kirjalikult teisele lepinguosalisele teatada oma otsusest käesolev leping lõpetada. Kõnealune teade saadetakse samal ajal ka Rahvusvahelisele Tsiviillennundusorganisatsioonile. Käesolev leping lõpetatakse pärast kaheteistkümne kuu möödumist kirjaliku teate saamisest, välja arvatud juhul, kui lepingu lõpetamise teade võetakse enne nimetatud tähtaja möödumist tagasi.

3. Käesolev leping kaotab kehtivuse või peatatakse, kui assotsiatsioonileping vastavalt kas kaotab kehtivuse või peatatakse.

Artikkel 28

Registreerimine Rahvusvahelises Tsiviillennundusorganisatsioonis

Käesolev leping ja kõik selle muudatused registreeritakse Rahvusvahelises Tsiviillennundusorganisatsioonis.

Artikkel 29

Jõustumine

Käesolevat lepingut kohaldatakse ajutiselt alates allakirjutamise kuupäevast ja see jõustub pärast seda, kui mõlemad lepinguosalised on rakendanud käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud sisemenetlused.

SELLE KINNITUSEKS on täievolilised esindajad käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Koostatud _____, _____. _____ 20__, [kahes] eksemplaris araabia ja _____ keeles, kõik tekstid on võrdselt autentsed.

MAROKO KUNINGRIIGI NIMEL EUROOPA ÜHENDUSE NIMEL

1. LISA

Kokkulepitud teenused ja kindlaksmääratud lennuliinid

1. Käesolev lisa kehtib tingimusel, et kohaldatakse lepingu 4. lisas sisalduvaid üleminekusätteid.

2. Kumbki lepinguosaline annab teise lepinguosalise lennuettevõtjatele õiguse osutada lennutransporditeenuseid allpool nimetatud lennuliinidel:

   a) Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate puhul:

   Euroopa Ühenduses asuvad punktid – üks või mitu Marokos asuvat punkti – mujal asuvad punktid,

   b) Maroko lennuettevõtjate puhul:

   Marokos asuvad punktid – üks või mitu Euroopa Ühenduses asuvat punkti,

3. Maroko lennuettevõtjad võivad kasutada käesoleva lepingu artiklis 2 nimetatud liiklusõigusi rohkem kui ühe Euroopa Ühenduse territooriumil asuva punkti vahel, tingimusel et teenuste osutamine algab või lõpeb Maroko territooriumil.

   Ühenduse lennuettevõtjad võivad kasutada lepingu artiklis 2 nimetatud liiklusõigusi Marokos ja mujal asuvate punktide vahel, tingimusel et teenuste osutamine algab või lõpeb ühenduse territooriumil ja et reisijateveo puhul asuvad nimetatud punktid Euroopa naabruspoliitika partnerriikides.

   Euroopa Ühenduse lennuettevõtjad võivad Marokosse sisenevatel ja sealt lahkuvatel liinidel osutada sama teenust mitmes punktis (kaasterminaliteenus) ja neil on õigus teha nende punktide vahel vahemaandumisi.

   Euroopa naabruspoliitika partnerriigid on: Alžeeria, Armeenia, Aserbaidžaan, Egiptus, Gruusia, Iisrael, Jordaania, Liibanon, Liibüa, Maroko, Moldova, Palestiina omavalitsus, Süüria, Tuneesia, Ukraina ja Valgevene. Naabruspoliitika partnerriikides asuvaid punkte võib kasutada ka vahepunktidena.

4. Kindlaksmääratud liinidel võib lennata mõlemas suunas. Iga kindlaksmääratud liini punkti, vahepunkti või väljaspool seda asuvat punkti võib ettevõtja äranägemisel mõne või kõigi teenuste osutamisel vahele jätta, tingimusel et teenuse osutamine algab ja lõpeb Maroko lennuettevõtjate puhul Maroko territooriumil või Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate puhul Euroopa Ühenduse liikmesriigi territooriumil.

5. Kumbki lepinguosaline lubab kõikidel lennuettevõtjatel määrata tema osutatava rahvusvahelise lennutransporditeenuse sageduse ja läbilaskevõime vastavalt turul kehtivatele ärilistele kaalutlustele. Kooskõlas nimetatud õigusega ei tohi kumbki lepinguosaline ühepoolselt piirata teise lepinguosalise lennuettevõtjate läbilaskevõimet, teenuste sagedust ja regulaarsust või kasutatavate õhusõidukite tüüpi või tüüpe, välja arvatud tolli, käitamise, keskkonna- või tervisekaitsega seotud või tehnilistel põhjustel.

6. Kõik lennuettevõtjad võivad rahvusvahelise lennutransporditeenuse osutamisel kindlaksmääratud liinide kõikides punktides piiranguteta vahetada kasutatava õhusõiduki tüüpi.

7. Maroko lennuettevõtja võib kolmanda riigi lennuettevõtjalt või Euroopa Ühendus käesoleva lepingu 5. lisas nimetamata kolmanda riigi lennuettevõtjalt rentida õhusõiduki koos meeskonnaga käesoleva lepinguga ettenähtud õiguste kasutamiseks ainult erandkorras ja ajutiste vajaduste rahuldamiseks. See esitatakse rendiõhusõidukile tegevusloa andnud asutusele ja teise lepinguosalise pädevale asutusele eelneva nõusoleku saamiseks.

2. LISA

Maroko Kuningriigi ja Euroopa Ühenduse liikmesriikide vahelised kahepoolsed lepingud

Nagu on sätestatud käesoleva lepingu artiklis 25, asendatakse käesoleva lepinguga järgmised kahepoolsed Maroko ja liikmesriikide vahelised lennutranspordi lepingud:

– **Belgia Kuningriigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 20. jaanuaril 1958;

täiendatud nootide vahetamisega 20. jaanuaril 1958;

viimati muudetud 11. juunil 2002 Rabatis koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga;

– **Tšehhoslovakkia Sotsialistliku Vabariigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, mille sätted Tšehhi Vabariik on kuulutanud siduvateks, sõlmitud Rabatis 8. mail 1961;

– **Taani Kuningriigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennundusleping, sõlmitud Rabatis 14. novembril 1977;

täiendatud nootide vahetamisega 14. novembril 1977;

– **Saksamaa Liitvabariigi ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Bonnis 12. oktoobril 1961;

muudetud 12. detsembril 1991 Bonnis koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga;

muudetud nootide vahetamisega 9. aprilli 1977 ja 16. veebruaril 1998;

viimati muudetud 15. juulil 1998 Rabatis koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga;

– **Kreeka Vabariigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Ateenas 6. oktoobril 1998;

loetakse koos 6. oktoobril 1998 Ateenas koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga;

– **Hispaania valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Madridis 7. juulil 1970;

viimati täiendatud 12. augusti 2003. aasta ja 25. augusti 2003. aasta kirjavahetusega;

– **Prantsuse Vabariigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 25. oktoobril 1957;

muudetud 22. märtsi 1961. aasta kirjavahetusega;

muudetud 2. ja 5. detsembril 1968 kooskõlastatud protokollidega;

muudetud 17.–18. mai 1976. aasta konsultatsioonide memorandumiga;

muudetud 15. märtsil 1977. aasta konsultatsioonide memorandumiga;

viimati muudetud 22.–23. märtsi 1984. aasta konsultatsioonide memorandumiga ja 14. märtsi 1984. aasta kirjavahetusega;

– **Itaalia Vabariigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Roomas 8. juulil 1967;

muudetud 13. juulil 2000 Roomas koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga;

viimati muudetud nootide vahetamisega 17. oktoobril 2001 ja 3. jaanuaril 2002;

– **Läti Vabariigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Varssavis 19. mail 1999;

– **Luksemburgi Suurhertsogiriigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Bonnis 5. juulil 1961;

– **Ungari Rahvavabariigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 21. märtsil 1967;

– **Malta Vabariigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 26. mail 1983;

– **Tema Majesteedi Madalmaade Kuninganna valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 20. mail 1959;

– **Austria föderaalvalitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 27. veebruaril 2002;

– **Poola Rahvavabariigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 29. novembril 1969;

– **Portugali ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 3. aprillil 1958;

täiendatud 19. detsembril 1975 Lissabonis koostatud protokolliga;

viimati täiendatud 17. novembril 2003 Lissabonis koostatud protokolliga;

– **Rootsi Kuningriigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 14. novembril 1977;

täiendatud nootide vahetamisega 14. novembril 1977;

– **Suurbritannia ja Põhja-Iirimaa Ühendkuningriigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Londonis 22. oktoobril 1965;

muudetud nootide vahetamisega 10. ja 14. oktoobril 1968;

muudetud 14. märtsil 1997 Londonis koostatud protokolliga;

viimati muudetud 17. oktoobril 1997 Rabatis koostatud protokolliga;

lennunduslepingud ja muud kokkulepped, mille Maroko Kuningriik ja Euroopa Ühenduse liikmesriigid on parafeeritud või alla kirjutanud ning mis käesoleva lepingu allakirjutamise kuupäevaks ei ole veel jõustunud ja mida ajutiselt ei kohaldata:

– **Madalmaade Kuningriigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse** vaheline lennundusleping, nagu see on 1. lisana lisatud 20. juunil 2001 Haagis koostatud vastastikuse mõistmise memorandumile.

3. LISA

Tegevuslubade ja tehniliste lubade väljastamise kord: pädevad asutused

1. Euroopa Ühendus

Saksamaa

Tsiviillennunduse, õhuruumi ja veeteede peadirektoraat

Transpordi-, infrastruktuuri- ja ehitusministeerium

Austria

Lennuamet

Transpordi-, innovatsiooni- ja tehnoloogiaministeerium

Belgia

Lennutranspordi peadirektoraat

Liikuvuse ja transpordi keskamet

Küpros

Lennuamet

Kommunikatsiooni- ja ehitusministeerium

Taani

Lennuamet

Hispaania

Tsiviillennunduse peadirektoraat

Arenguministeerium

Eesti

Lennuamet

Soome

Lennuamet

Prantsusmaa

Tsiviillennunduse peadirektoraat (DGAC)

Kreeka

Kreeka Lennuamet

Transpordi- ja kommunikatsiooniministeerium

Ungari

Tsiviillennunduse peadirektoraat

Majandus- ja transpordiministeerium

Iirimaa

Tsiviillennunduse peadirektoraat

Transpordiministeerium

Itaalia

Riiklik tsiviillennuamet (ENAC)

Läti

Lennuamet

Transpordiministeerium

Leedu

Lennuamet

Luksemburg

Tsiviillennunduse direktoraat

Malta

Lennuamet

Madalmaad

Lennunduspoliitika direktoraat

Transpordi-, infrastruktuuri- ja veemajanduse ministeerium

Poola

Lennuamet

Portugal

Riiklik Tsiviillennunduse Instituut (INAC)

Seadmete ning regionaalse haldamise ja planeerimise ministeerium

Tšehhi Vabariik

Lennuamet

Ühendkuningriik

Lennuamet

Transpordiministeerium (DfT)

Slovakkia

Tsiviillennunduse peadirektoraat

Transpordi-, posti- ja telekommunikatsiooniministeerium

Sloveenia

Lennuamet

Transpordiministeerium

Rootsi

Tsiviillennunduse peadirektoraat

2. Maroko Kuningriik

Tsiviillennunduse direktoraat

Seadmete ja transpordiministeerium

4. LISA

Üleminekusätted

1. 6. lisas nimetatud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktide rakendamist ja kohaldamist Maroko poolt hinnatakse Euroopa Ühenduse vastutusala piires ja hindamise kinnitab ühiskomitee. Kõnealune ühiskomitee otsus võetakse vastu hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva lepingu jõustumist.

2. Kuni nimetatud otsuse vastuvõtmiseni ei hõlma 1. lisas nimetatud kokkulepitud teenused ja kindlaksmääratud liinid Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate õigust võtta peale reisijaid ja lasti Marokos ning lasta/laadida neid pardalt maha sellest väljaspool asuvates punktides ja vastupidi ning Maroko lennuettevõtjate õigust võtta peale reisijaid ja lasti Euroopa Ühenduse punktis ja lasta/laadida neid pardalt maha mingis muus Euroopa Ühenduse punktis ja vastupidi. Sellele vaatamata võib jätkuvalt kasutada kõiki 2. lisas loetletud Maroko ja Euroopa Ühenduse liikmesriikide vaheliste kahepoolsete lepingutega kehtestatud viienda vabaduse liiklusõigusi niivõrd, kuivõrd ei toimu diskrimineerimist kodakondsuse alusel.

5. LISA

Käesoleva lepingu artiklites 3 ja 4 viidatud muude riikide loetelu

1. Islandi Vabariik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel)

2. Liechtensteini Vürstiriik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel)

3. Norra Kuningriik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel)

4. Šveitsi Konföderatsioon (Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise lennutranspordilepingu alusel)

6. LISA

Tsiviillennunduse suhtes kohaldatavad eeskirjad

Järgmiste õigusaktide „*kohaldatavaid sätteid*“ tuleks kohaldada kooskõlas käesoleva lepinguga, kui käesolevas lisas või üleminekusätteid käsitlevas 4. lisas ei ole sätestatud teisiti. Vajaduse korral täpsustatakse kohaldatavaid sätteid ja muudatusi iga üksiku õigusakti puhul.

A. LENNUNDUSOHUTUS

Märkus: Maroko osalemise täpseid tingimusi EASAs vaatlejana tuleb arutada hiljem.

Nr 3922/91

Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses,

mida on muudetud:

– komisjoni 13. novembri 1996. aasta määrusega (EÜ) nr 2176/96nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 ühitamisest teadusliku ja tehnilise progressiga;

– komisjoni 25. mai 1999. aasta määrusega 1069/1999, millega kohandatakse teaduse ja tehnika arenguga nõukogu määrust 3922/91;

– komisjoni 28. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 2871/2000, millega teaduse ja tehnika arengut arvesse võttes kohandatakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91 tehniliste nõuete ja haldusprotseduuride kooskõlastamise kohta tsiviillennunduses;

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10, 12–13, välja arvatud artikli 4 lõige 1 ja artikli 8 lõike 2 teine lause ning I, II ja III lisa.

Artikli 12 kohaldamisel käsitatakse „liikmesriikidena“ „EÜ liikmesriike“.

Nr 94/56/EÜ

Nõukogu 21. novembri 1994. aasta direktiiv 94/56, millega kehtestatakse tsiviillennunduses toimunud lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimise põhimõtted.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–12.

Nr 1592/2002

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1592/2002, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist,

mida on muudetud:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1643/2003, millega muudetakse tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Lennundusohutusameti loomist käsitlevat määrust (EÜ) nr 1592/2002;

– komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1701/2003, millega kohandatakse määruse (EÜ) nr 1592/2002 artiklit 6.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–57, I ja II lisa.

Nr 2003/42

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2003. aasta direktiiv 2003/42/EÜ vahejuhtumitest teatamise kohta tsiviillennunduses.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11, I ja II lisa

Nr 1702/2003

Komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–4 ja lisa.

Nr 2042/2003

Komisjoni 20. novembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–6, I–IV lisa.

Nr 104/2004

Komisjoni 22. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 104/2004, milles sätestatakse Euroopa Lennundusohutusameti apellatsiooninõukogu korraldust ja koosseisu käsitlevad eeskirjad.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–7 ja lisa.

B. LENNULIIKLUSE KORRALDAMINE

Nr 93/65

Nõukogu 19. juuli 1993. aasta direktiiv 93/65 omavahel ühilduvate tehnospetsifikaatide määratlemise ja kasutamise kohta lennuliikluse korraldamiseks vajalike seadmete ning süsteemide hankimisel,

mida on muudetud:

– komisjoni 25. märtsi 1997. aasta direktiiviga 97/15, millega võetakse vastu Eurocontroli standardid ja muudetakse nõukogu direktiivi 93/65/EMÜ omavahel ühilduvate tehnospetsifikaatide määratlemise ja kasutamise kohta lennuliikluse korraldamiseks vajalike seadmete ning süsteemide hankimisel, mida on muudetud komisjoni 6. septembri 2000. aasta määrusega 2082/2000, millega võetakse vastu Eurocontroli standardid ja muudetakse direktiivi 97/15/EÜ Eurocontroli standardite vastuvõtmise ja nõukogu direktiivi 93/65/EMÜ muutmise kohta, mida on muudetud komisjoni 4. juuni 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 980/2002, millega muudetakse Eurocontroli standardite vastuvõtmist käsitlevat määrust (EÜ) nr 2082/2000.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–9, I ja II lisa.

Viide nõukogu direktiivile 93/65 kustutatakse alates 20. oktoobrist 2005.

Nr 2082/2000

komisjoni 6. septembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 2082/2000, millega võetakse vastu Eurocontroli standardid ja muudetakse direktiivi 97/15/EÜ Eurocontroli standardite vastuvõtmise ja nõukogu direktiivi 93/65/EMÜ muutmise kohta,

mida on muudetud:

– komisjoni 4. juuni 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 980/2002, millega muudetakse Eurocontroli standardite vastuvõtmist käsitlevat määrust (EÜ) nr 2082/2000.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–3, I–III lisa.

Nr 549/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus).

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–4, 6 ja 9–14.

Nr 550/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus).

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–19.

Nr 551/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (õhuruumi määrus).

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11.

Nr 552/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 552/2004 Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu koostalitlusvõime kohta (koostalitlusvõime määrus).

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–12.

C. KESKKOND

Nr 89/629

Nõukogu 4. detsembri 1989. aasta direktiiv 89/629 tsiviilkasutuses olevate allahelikiirusega reaktiivlennukite müra piiramise kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–8.

Nr 92/14

Nõukogu 2. märtsi 1992. aasta direktiiv 92/14 rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite 2. peatüki II osas käsitletud lennukite lendude piiramise kohta,

mida on muudetud:

– nõukogu 30. märtsi 1998. aasta direktiiviga 98/20/EÜ, millega muudetakse direktiivi 92/14/EMÜ (rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite 2. peatüki II osas käsitletud lennukite lendude piiramise kohta) lisa;

– komisjoni 21. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/28/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/14/EMÜ (rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite 2. peatüki II osas käsitletud lennukite lendude piiramise kohta) lisa;

– komisjoni 21. mai 2001. aasta määrusega (EÜ) nr 991/2001, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/14/EMÜ (rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni teise väljaande (1988) 16. lisa 1. köite 2. peatüki II osas käsitletud lennukite lendude piiramise kohta) lisa.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11 ja lisa.

Nr 2002/30

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/30/EÜ müraga seotud käitamispiirangute eeskirjade ja -korra kehtestamise kohta ühenduse lennuväljadel.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–15, I ja II lisa.

Nr 2002/49

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/49/EÜ, mis on seotud keskkonnamüra hindamise ja kontrollimisega.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–16, I–IV lisa.

D. TARBIJAKAITSE

Nr 90/314

Nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiiv 90/314/EMÜ reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10.

Nr 92/59

Nõukogu 29. juuni 1992. aasta direktiiv 92/59 üldise tooteohutuse kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–19.

Nr 93/13

Nõukogu 5. aprilli 1993. aasta direktiiv 93/13/EMÜ ebaõiglaste tingimuste kohta tarbijalepingutes.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10 ja lisa.

Nr 95/46

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiv 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–34.

Nr 2027/97

Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrus (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul,

mida on muudetud:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002, millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–8.

Nr 261/2004

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–17.

E. ARVUTIPÕHISED ETTETELLIMISSÜSTEEMID

Nr 2299/1989

Nõukogu 24. juuli 1989. aasta määrus (EMÜ) nr 2299/1989 toimimisjuhendi kohta arvutipõhiste ettetellimissüsteemide puhul,

mida on muudetud:

– nõukogu 29. oktoobri 1993. aasta määrusega (EMÜ) nr 3089/93, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2299/89 toimimisjuhendi kohta arvutipõhiste ettetellimissüsteemide puhul;

– nõukogu 8. veebruari 1999. aasta määrusega (EÜ) nr 323/1999, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2299/89 toimimisjuhendi kohta arvutipõhiste ettetellimissüsteemide puhul.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–22 ja lisa.

F. SOTSIAALSED ASPEKTID

Nr 1989/391

Nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv 89/391/EMÜ töötajate töötervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–16 ja 18–19.

Nr 2003/88

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta direktiiv 2003/88/EÜ tööaja korralduse teatavate aspektide kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–19, 21–24 ja 26–29.

Nr 2000/79

Nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/79, mis käsitleb Euroopa Lennuettevõtjate Ühenduse (AEA), Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF), Euroopa Lennumeeskonnaliikmete Liidu (ECA), Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühenduse (ERA) ja Rahvusvahelise Lennutranspordiettevõtjate Ühenduse (IACA) sõlmitud kokkulepet tsiviillennunduse lennupersonali tööaja korralduse kohta.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5.

G. MUUD ÕIGUSAKTID

Nr 91/670

Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv nr 91/670 lennunduspersonali lennunduslubade vastastikuse tunnustamise kohta tsiviillennunduses.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–8 ja lisa.