KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 30.3.2006
KOM(2006) 145 wersja ostateczna

2006/0048 (CNS)

Wniosek

DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH REPREZENTOWANYCH W RADZIE UNII EUROPEJSKIEJ

w sprawie podpisania oraz tymczasowego stosowania euro-śródziemnomorskiej umowy lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Królestwem Maroka, z drugiej strony

Wniosek

DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH REPREZENTOWANYCH W RADZIE UNII EUROPEJSKIEJ

w sprawie zawarcia euro-śródziemnomorskiej umowy lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Królestwem Maroka, z drugiej strony

(przedstawione przez Komisję)

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Euro-śródziemnomorską umowę lotniczą między Wspólnotą Europejską i Królestwem Maroka wynegocjowano na mocy mandatu uzyskanego od Rady w grudniu 2004 r.

- **Kontekst ogólny**

Na podstawie wytycznych negocjacyjnych mandatu tekst umowy z Maroko został uzgodniony ad referendum podczas ostatniej rundy negocjacyjnej w dniu 14 grudnia 2005 r. i parafowany przez wiceprzewodniczącego Jacquesa Barrota oraz Karima Ghellaba, ministra ds. infrastruktury i transportu Maroka, podczas pierwszej konferencji EUROMED ministrów transportu, która odbyła się w dniu 15 grudnia 2005 r. w Marakeszu. Przewiduje się podpisanie umowy w pierwszej połowie 2006 r.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Brak obowiązujących przepisów w dziedzinie, której dotyczy wniosek.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Umowa z Marokiem jest pierwszym etapem procesu umacniania stosunków w dziedzinie lotnictwa pomiędzy Wspólnotą Europejską a państwami sąsiadującymi z UE, podjętym zgodnie z komunikatem Komisji COM(2005) 79 wersja ostateczna „Rozwój programu wspólnotowej polityki zewnętrznej w zakresie lotnictwa".

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

W ciągu całego procesu negocjacji Komisję wspierało forum konsultacyjne obejmujące aktywnie uczestniczących przedstawicieli branży.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Przeprowadzono ponad 6 spotkań z forum konsultacyjnym, w trakcie których przedstawiono ówczesną wersję umowy. Wszystkie komentarze zostały odpowiednio uwzględnione.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena wpływu**

Umowa będzie odgrywać zasadniczą rolę w osiągnięciu możliwie największej zbieżności pomiędzy sektorami lotnictwa Maroka i Wspólnoty Europejskiej w kwestiach o znaczeniu gospodarczym, społecznym i środowiskowym.

Kwetie gospodarcze: umowa przewiduje przyjęcie przez przewoźników marokańskich takich samych standardów w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i konkurencji jakie stosowane są przez przewoźników Wspólnoty;

Kwestie ochrony środowiska: Maroko przyjmie wszystkie przepisy dotyczące ochrony środowiska stosowane w odniesieniu do sektora lotnictwa;

Kwestie społeczne: Maroko przyjmie również europejskie normy w dziedzinie społecznej dotyczące lotnictwa.

W umowie przewidziano przepisy dotyczące środków zabezpieczających umożliwiających szybką reakcję na wypadek odstępstwa od umowy.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Ze względu na zaawansowany stan rozwoju stosunków pomiędzy Marokiem a Wspólnotą Europejską, umowa z Marokiem umożliwi pełną integrację marokańskiego rynku przewozów z jednolitym rynkiem europejskim poprzez zastosowanie podejścia dwuetapowego, opartego w każdym przypadku na trzech filarach zewnętrznej polityki lotniczej: tj. na zbliżeniu przepisów (wdrożenie przepisów lotniczych WE, uczestnictwo w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej) połączonym z ukierunkowaną pomocą techniczną (poprzez takie instrumenty jak PAST) i prowadzącym do możliwie jak największego otwarcia rynku. Zapewniłoby to wolne od ograniczeń otoczenie handlowe, w którym operatorzy mogliby podejmować niezależne decyzje handlowe funkcjonując zgodnie z najwyższymi normami w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, ochrony lotnictwa, ochrony środowiska naturalnego i ochrony konsumentów.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 80 ust. 2 w połączeniu z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy, zdanie pierwsze oraz art. 300 ust. 4.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie o ile wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą zostać w sposób wystarczający zrealizowane przez państwa członkowskie z następujących przyczyn:

Umowa euro-śródziemnomorska w dziedzinie lotnictwa pomiędzy Wspólnotą Europejską a Królestwem Maroka nie jest jedynie umową otwierającą rynki obu stron, lecz obejmuje ona także szerokie dostosowanie przepisów lotniczych do głównych zasad i przepisów wspólnotowych, w tym przepisów dotyczących bezpieczeństwa i regulacji rynku, a szczególnie prawa w dziedzinie konkurencji, zarządzania ruchem lotniczym i ochrony konsumentów. Umowa umożliwiłaby także stopniowe otwarcie wzajemnego dostępu do rynku Maroka i WE, zapewniając znaczne możliwości pasażerom i branży po obu stronach. Umowa ta jest również konkretnym przykładem osiągnięć, które można zrealizować w ramach partnerstwa euro-śródziemnomorskiego.

Działania na szczeblu Wspólnoty umożliwią lepszą realizację celów wniosku z następujących przyczyn:

Umowa umożliwia jednoczesne objęcie jej warunkami 25 państw członkowskich, przy zastosowaniu tych samych zasad, bez dyskryminowania i wyróżniania któregoś spośród przewoźników lotniczych Wspólnoty ze względu na kraj pochodzenia. Przewoźnicy ci mogą obecnie bez ograniczeń obsługiwać połączenia z każdego punktu w Unii Europejskiej z każdym punktem w Maroku.

Zwiększą się również możliwości rynkowe: przy liczbie ludności w Maroku wynoszącej 31 mln osób a w UE 450 mln osób, bieżący roczny wzrost przewozów lotniczych już teraz wynosi około 7%. Usunięcie ograniczeń dotyczących zdolności przewozowych pomiędzy Marokiem a UE może przyczynić się do pojawienia się na rynku nowych podmiotów i stworzyć możliwości obsługi portów lotniczych o zbyt małej liczbie połączeń lotniczych. Nowe prawa w ramach wspólnej obsługi połączeń (code sharing) i leasingu samolotu wraz z załogą (wet-lease) zapewnią przewoźnikom dodatkowe możliwości i umożliwią rozwój rynku.

Ponadto zbliżenie prawodawstwa w zakresie lotnictwa można uzyskać jedynie na szczeblu Wspólnoty, ponieważ w zakres umowy wchodzą zasady i przepisy wspólnotowe.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Już w pierwszej fazie ustanowiony został wspólny organ w celu omawiania kwestii związanych z wdrażaniem niniejszej umowy oraz podejmowania decyzji dotyczących włączania do niej nowego prawodawstwa. Wspólny komitet będzie starał się rozwijać umowę, zajmując się kwestiami społecznymi oraz wnioskami gospodarczymi dotyczącymi własności i kontroli. Wspólny komitet składa się z przedstawicieli Komisji i państw członkowskich.

Ponadto państwa członkowskie w dalszym ciągu wykonywać będą tradycyjne zadania administracyjne, które prowadzone są w kontekście międzynarodowych przewozów lotniczych, lecz na wspólnych, jednolicie stosowanych zasadach.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: inne.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:

Dwustronne stosunki w zakresie lotnictwa można realizować jedynie w ramach umów międzynarodowych.

4) WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy**

Okres przejściowy dla wniosku miał, lub będzie miał miejsce.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH REPREZENTOWANYCH W RADZIE UNII EUROPEJSKIEJ

w sprawie podpisania oraz tymczasowego stosowania euro-śródziemnomorskiej umowy lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Królestwem Maroka, z drugiej strony

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ I PRZEDSTAWICIELE RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH REPREZENTOWANYCH W RADZIE UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 w powiązaniu z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy zdanie pierwsze oraz art. 300 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komisja w imieniu Wspólnoty oraz państw członkowskich wynegocjowała euro-śródziemnomorską umowę lotniczą z Królestwem Maroka (dalej zwaną „umową").

(2) Umowę parafowano w Marakeszu w dniu 14 grudnia 2005 r.

(3) Umowa powinna być podpisana i stosowana tymczasowo przez Wspólnotę oraz państwa członkowskie, z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia w późniejszym terminie.

(4) Należy ustanowić uregulowania proceduralne dotyczące udziału Wspólnoty i państw członkowskich we wspólnym komitecie powołanym na mocy art. 21 umowy oraz w postępowaniach arbitrażowych określonych w art. 22 umowy, jak również realizacji niektórych przepisów umowy, m.in. dotyczących środków zabezpieczających, nadawania i cofania praw przewozowych oraz niektórych spraw dotyczących bezpieczeństwa i ochrony,

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1 (Podpisanie)

Z zastrzeżeniem możliwości zawarcia umowy w późniejszym terminie, przewodniczącego Rady upoważnia się niniejszym do wyznaczenia osoby uprawnionej do podpisania w imieniu Wspólnoty Europejskiej euro-śródziemnomorskiej umowy lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi z jednej strony, a Królestwem Maroka z drugiej strony. Tekst umowy dołączono do niniejszej Decyzji.

Artykuł 2 (Tymczasowe stosowanie)

Do czasu wejścia w życie umowy będzie ona tymczasowo stosowana przez Wspólnotę i jej państwa członkowskie, poczynając od daty podpisania.

Artykuł 3(Wspólny komitet)

1. We wspólnym komitecie ustanowionym na mocy art. 21 umowy Wspólnotę i jej państwa członkowskie reprezentują przedstawiciele Komisji i państw członkowskich.

2. Stanowisko, jakie ma zająć Wspólnota i państwa członkowskie we wspólnym komitecie w odniesieniu do zmian załączników do umowy, kwestii wchodzących w zakres art. 6 lub 7 umowy lub wszelkich innych kwestii będących w wyłącznej kompetencji Wspólnoty, ustala Komisja. We wszystkich innych kwestiach stanowisko Wspólnoty ustalane jest przez Radę stanowiącą kwalifikowaną większością głosów na wniosek Komisji.

3. Stanowisko Wspólnoty i państw członkowskich we wspólnym komitecie przedstawia Komisja.

Artykuł 4 (Arbitraż)

1. Komisja reprezentuje Wspólnotę i państwa członkowskie w postępowaniach arbitrażowych na mocy art. 22 umowy.

2. Decyzję o zawieszeniu stosowania praw na mocy art. 22 ust. 6 umowy podejmuje Rada na wniosek Komisji. Rada stanowi kwalifikowaną większością głosów.

3. Decyzje dotyczące podejmowania innych właściwych działań na mocy art. 22 umowy, w kwestiach wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty, podejmuje Komisja, wspierana przez specjalny komitet przedstawicieli państw członkowskich powoływany przez Radę.

Artykuł 5 (Środki zabezpieczające)

1. Decyzję o podjęciu środków zabezpieczających na mocy art. 23 umowy podejmuje Komisja z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, przy wsparciu specjalnego komitetu przedstawicieli państw członkowskich powoływanego przez Radę.

2. Gdy państwo członkowskie wnosi do Komisji o zastosowanie środków zabezpieczających, przedstawia ono Komisji niezbędne informacje uzasadniające wniosek. Komisja podejmuje decyzję w sprawie takiego wniosku w ciągu miesiąca lub, w pilnych przypadkach, w ciągu 10 dni roboczych i informuje Radę i państwa członkowskie o swojej decyzji. Każde państwo członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu 10 dni roboczych od notyfikacji. Rada może podjąć inną decyzję w ciągu miesiąca od daty złożenia odwołania. Rada stanowi kwalifikowaną większością głosów.

Artykuł 6 (Prawa przewozowe)

1. Państwa członkowskie uprzedzają Komisję o wszelkich decyzjach, jakie zamierzają podjąć na mocy art. 3 i 4 umowy.

2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że decyzja, którą państwo członkowskie podjęło lub zamierza podjąć na mocy art. 3 i 4 umowy, jest niezgodna z niniejszą umową, wydaje decyzję skierowaną do tego państwa członkowskiego wymagającą od niego podjęcia działań w celu zastosowania się do umowy. Komisja informuje Radę i pozostałe państwa członkowskie o takiej decyzji. Każde państwo członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu 10 dni roboczych od notyfikacji. Rada może podjąć inną decyzję w ciągu miesiąca od daty złożenia odwołania. Rada stanowi kwalifikowaną większością głosów.

Artykuł 7 (Bezpieczeństwo)

Państwa członkowskie bezzwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach i notyfikacjach dokonanych i otrzymanych na mocy art. 13 umowy.

Artykuł 8 (Ochrona)

Państwa członkowskie bezzwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach i notyfikacjach dokonanych i otrzymanych na mocy art. 14 umowy.

Sporządzono w Brukseli,

W imieniu Rady
Przewodniczący

2006/0048 (CNS)

Wniosek

DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH REPREZENTOWANYCH W RADZIE UNII EUROPEJSKIEJ

w sprawie zawarcia euro-śródziemnomorskiej umowy lotniczej między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Królestwem Maroka, z drugiej strony

RADA UNII EUROPEJSKIEJ I PRZEDSTAWICIELE RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH REPREZENTOWANYCH W RADZIE,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2 w powiązaniu z art. 300 ust. 2 akapit pierwszy zdanie pierwsze, art. 300 ust. 3 akapit pierwszy oraz art. 300 ust. 4,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komisja w imieniu Wspólnoty oraz państw członkowskich wynegocjowała euro-śródziemnomorską umowę lotniczą z Królestwem Maroka (dalej zwaną „umową").

(2) Umowę podpisano w dniu […] r.

(3) Umowa powinna zostać zatwierdzona przez Wspólnotę i państwa członkowskie.

(4) Należy ustanowić uregulowania proceduralne dotyczące udziału Wspólnoty i państw członkowskich we wspólnym komitecie powołanym na mocy art. 21 umowy oraz w postępowaniach arbitrażowych określonych w art. 22 umowy, jak również realizacji niektórych przepisów umowy, m.in. dotyczących środków zabezpieczających, nadawania i cofania praw przewozowych oraz niektórych spraw dotyczących bezpieczeństwa i ochrony,

PRZYJMUJE NASTĘPUJĄCĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1 (Zatwierdzenie)

1. Niniejszym zatwierdza się w imieniu Wspólnoty euro-śródziemnomorską umowę lotniczą pomiędzy Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Królestwem Maroka, z drugiej strony. Tekst umowy jest dołączony do niniejszej Decyzji.

2. Po zakończeniu wewnętrznych procedur wprowadzania w życie umowy, każde państwo członkowskie przekazuje Sekretariatowi Rady notę dyplomatyczną określoną w art. 29 umowy.

3. Niniejszym upoważnia się Przewodniczącego Rady do wyznaczenia osoby uprawnionej do dostarczenia Królestwu Maroka not dyplomatycznych określonych w art. 29 umowy w imieniu Wspólnoty i państw członkowskich.] *[na podstawie art. 25 umowy z USA, którą jak sugeruje służba prawna, należy włączyć do art. 29]*

Artykuł 2(Wspólny komitet)

1. Wspólnotę i jej państwa członkowskie reprezentują we wspólnym komitecie ustanowionym na mocy art. 21 umowy przedstawiciele Komisji i państw członkowskich.

2. Stanowisko, jakie ma zająć Wspólnota i państwa członkowskie we wspólnym komitecie w odniesieniu do zmian załączników do umowy, kwestii wchodzących w zakres art. 6 lub 7 umowy lub wszelkich innych kwestii będących w wyłącznej kompetencji Wspólnoty, ustala Komisja. We wszystkich innych kwestiach stanowisko Wspólnoty ustalane jest przez Radę stanowiącą kwalifikowaną większością głosów na wniosek Komisji.

3. Stanowisko Wspólnoty i państw członkowskich we wspólnym komitecie przedstawia Komisja.

Artykuł 3 (Arbitraż)

1. Komisja reprezentuje Wspólnotę i państwa członkowskie w postępowaniach arbitrażowych określonych w art. 22 umowy.

2. Decyzję o zawieszeniu stosowania praw na mocy art. 22 ust. 6 umowy podejmuje Rada na wniosek Komisji. Rada stanowi kwalifikowaną większością głosów.

3. Decyzje dotyczące podejmowania właściwych działań na mocy art. 22 umowy w kwestiach wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty podejmuje Komisja, wspierana przez specjalny komitet przedstawicieli państw członkowskich powoływany przez Radę.

Artykuł 4 (Środki zabezpieczające)

1. Decyzję o podjęciu środków zabezpieczających na mocy art. 23 umowy podejmuje Komisja z własnej inicjatywy lub na wniosek państwa członkowskiego, przy wsparciu specjalnego komitetu przedstawicieli państw członkowskich powoływanego przez Radę.

2. W przypadku, gdy państwo członkowskie wnosi do Komisji o zastosowanie środków zabezpieczających, przedstawia ono Komisji informacje niezbędne do uzasadnienia wniosku. Komisja podejmuje decyzję w sprawie takiego wniosku w ciągu miesiąca lub, w pilnych przypadkach, w ciągu 10 dni roboczych i informuje Radę i państwa członkowskie o swojej decyzji. Każde państwo członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu 10 dni roboczych od jej notyfikacji. Rada może podjąć inną decyzję w ciągu miesiąca od daty złożenia odwołania. Rada stanowi kwalifikowaną większością głosów.

Artykuł 5 (Prawa przewozowe)

1. Państwa członkowskie uprzedzają Komisję o wszelkich decyzjach, jakie zamierzają podjąć na mocy art. 3 i 4 umowy.

2. Jeżeli Komisja stwierdzi w dowolnym momencie, że decyzja, którą państwo członkowskie podjęło lub zamierza podjąć na mocy art. 3 i 4 umowy, jest niezgodna z niniejszą umową, wydaje decyzję skierowaną do tego państwa członkowskiego wymagającą od niego podjęcia działań w celu zastosowania się do umowy. Komisja informuje Radę i pozostałe państwa członkowskie o takiej decyzji. Każde państwo członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w ciągu 10 dni roboczych od notyfikacji. Rada może podjąć inną decyzję w ciągu miesiąca od daty złożenia odwołania. Rada stanowi kwalifikowaną większością głosów.

Artykuł 6 (Bezpieczeństwo)

Państwa członkowskie bezzwłocznie informują Komisję o wszystkich wnioskach i notyfikacjach dokonanych i otrzymanych na mocy art. 13 umowy.

Artykuł 7 (Ochrona)

Państwa członkowskie bezzwłocznie informują Komisję o wszystkich wnioskach i notyfikacjach dokonanych i otrzymanych na mocy art. 14 umowy.

Sporządzono w Brukseli,

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

EURO-ŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA
POMIĘDZY
WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ
I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI z jednej strony
A
KRÓLESTWEM MAROKA z drugiej strony

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

REPUBLIKA MALTY,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALII,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ

Strony Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, dalej zwane „państwami członkowskimi", i

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA,

dalej zwana „Wspólnotą", z jednej strony, oraz

KRÓLESTWO MAROKA,
dalej zwane„Maroko" z drugiej strony

kierowane pragnieniem wspierania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu regulacji i ingerencji ze strony rządów;

kierowane pragnieniem ułatwiania rozwoju możliwości międzynarodowych przewozów lotniczych, w tym również poprzez rozwijanie sieci transportu lotniczego dla zaspokojenia potrzeb pasażerów i spedytorów w zakresie dogodnych usług przewozu lotniczego;

kierowane pragnieniem umożliwienia przewoźnikom lotniczym oferowania pasażerom i spedytorom konkurencyjnych cen i usług przewozowych na otwartych rynkach;

kierowane pragnieniem aby wszystkie sektory branży transportu lotniczego, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników, skorzystały ze zliberalizowanej umowy;

kierowane pragnieniem zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym i potwierdzając poważne zaniepokojenie z powodu zagrożeń i aktów zagrażających bezpieczeństwu statków powietrznych, narażających na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mających negatywny wpływ na działalność transportu lotniczego i podważających zaufanie społeczne do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

uwzględniając Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

kierowane pragnieniem zapewnienia równych reguł gry dla przewoźników lotniczych;

uznając, że dotacje rządowe mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi i zagrozić podstawowym celom niniejszej umowy;

potwierdzając znaczenie ochrony środowiska naturalnego w rozwijaniu i wdrażaniu polityki międzynarodowego lotnictwa oraz uznając prawo suwerennych państw do podjęcia odpowiednich działań w tym zakresie;

uwzględniając znaczenie ochrony konsumentów, w tym również przepisów w zakresie ochrony konsumentów zawartych w Konwencji o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., w zakresie, w którym obie Strony są stronami tej konwencji;

zamierzając rozwijać istniejące umowy dotyczące przewozów lotniczych w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwom obu Stron umowy;

uznając, że umowa pomiędzy Wspólnotą Europejską a Marokiem może stanowić wzór w stosunkach euro-śródziemnomorskich i uwidocznić w pełni korzyści z liberalizacji w tym kluczowym sektorze gospodarki;

stwierdzając, że celem jest stosowanie niniejszej umowy w sposób stopniowy a jednoczęsnie całościowy oraz że poprzez odpowiedni mechanizm można zapewnić coraz większą harmonizację z prawodawstwem Wspólnoty;

stanowią, co następuje:

Artykuł 1

Definicje

Dla celów niniejszej umowy, o ile nie określono inaczej, termin:

1. terminy „uzgodnione połączenie” i „określona trasa” oznaczają międzynarodowy przewóz lotniczy zgodny z art. 2 i załącznikiem 1 do niniejszej umowy.

2. „umowa” oznacza niniejszą umowę, załączniki do niej i wszelkie zmiany umowy lub załączników;

3. „przewóz lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagaży, towarów oraz poczty, osobno lub łącznie, oferowane ludności w zamian za wynagrodzenie lub opłatę; dla uniknięcia wątpliwości, termin ten obejmuje regularny i nieregularny (czarterowy) przewóz lotniczy oraz wszelkie usługi w zakresie przewozu towarowego;

4. „układ o stowarzyszeniu” oznacza Układ euro-śródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie pomiędzy Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi z jednej strony, a Królestwem Maroka z drugiej strony, zawarty w Brukseli w dniu 26 lutego 1996 r.;

5. „wspólnotowa licencja na prowadzenie działalności” oznacza licencję na prowadzenie działalności w odniesieniu do przewoźników lotniczych mających siedzibę we Wspólnocie Europejskiej, przyznaną i utrzymywaną zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym.

6. „konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.; termin ten obejmuje:

   (a) wszelkie zmiany, który weszły w życie na mocy art. 94 lit. a) konwencji i zostały ratyfikowane zarówno przez Maroko jak i państwo członkowskie lub państwa członkowskie Wspólnoty Europejskiej w zakresie istotnym dla danej kwestii oraz

   (b) wszelkie załączniki lub zmiany wprowadzone na mocy art. 90 konwencji, w zakresie, w którym dany załącznik lub zmiana do niego obowiązuje w danym okresie zarówno w odniesieniu do Maroka jak i do państwa członkowskiego lub państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej w zakresie istotnym dla danej kwestii;

7. „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usług powiększony o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty odzwierciedlające koszty ochrony środowiska, stosowane w sposób niedyskryminujący ze względu na przynależność państwową;

8. „Strony” oznacza, z jednej strony, Wspólnotę lub państwa członkowskie, lub Wspólnotę i państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami oraz, z drugiej strony, Maroko;

9. „obywatele” oznacza każdą osobę lub podmiot posiadający obywatelstwo marokańskie w odniesieniu do Strony marokańskiej lub obywatelstwo państwa członkowskiego w odniesieniu do Strony europejskiej, o ile, w odniesieniu do osoby prawnej, jest ona stale pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez większościowe udziały, osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo marokańskie w przypadku Strony marokańskiej, lub osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z państw trzecich określonych w załączniku 5, w przypadku Strony europejskiej;

10. „dotacje” oznacza wszelkie wsparcie finansowe przyznane przez władze lub organizację regionalną lub inną organizację publiczną, tj. przypadki, w których:

   (a) działanie rządu lub organizacji regionalnej lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie funduszy takie jak dotacje, pożyczki, dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie funduszy przedsiębiorstwu lub przejęcie pasywów przedsiębiorstwa, np. poprzez gwarancje kredytowe;

   (b) zrzeczono się lub nie pobrano przychodu należnego rządowi, organowi regionalnemu czy innej organizacji publicznej,

   (c) rząd lub organ regionalny czy inna organizacja publiczna dostarcza towarów lub usług innych niż ogólna infrastruktura, albo zakupuje towary lub usługi;

(d) rząd lub organ regionalny czy inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu dofinansowywania lub powierza lub zleca prywatnemu podmiotowi wykonywanie jednej kilku funkcji określonych w ppkt i), ii) oraz iii), które zazwyczaj należą do rządu i praktycznie nie różnią się pod żadnym względem od normalnych działań rządów;

i kiedy przyznaje się tym samym korzyść;

11. „międzynarodowy przewóz lotniczy" oznacza przewóz lotniczy, którego trasa przebiega przez przestrzeń powietrzną znajdującą się nad terytorium więcej niż jednego państwa;

12. „cena" oznacza taryfy stosowane przez przewoźników lotniczych lub ich agencje w odniesieniu do przewozu pasażerów, bagażu i/lub towarów (z wyłączeniem poczty) w transporcie lotniczym, obejmujące, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym przewozem lotniczym, a także warunki, jakim podlega stosowanie tych taryf;

13. „SESAR" oznacza techniczny aspekt wdrożenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zapewniający skoordynowany, zsynchronizowany rozwój i rozmieszczenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji; oraz

14. „terytorium" oznacza, w odniesieniu do Królestwa Maroka, obszar lądowy (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i terytorialne wewnętrzne podlegające jego zwierzchnictwu lub jurysdykcji, a w odniesieniu do Wspólnoty Europejskiej, obszar lądowy (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i terytorialne, na których stosuje się Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską na warunkach określonych w tym traktacie i wszelkich późniejszych aktach urzędowych. Stosowanie niniejszej umowy do portu lotniczego Gibraltar nie narusza stanowisk prawnych odpowiednio Królestwa Hiszpanii i Wielkiej Brytanii, w sporze dotyczącym zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy. Stosowanie niniejszej umowy do portu lotniczego Gibraltar zawiesza się do czasu realizacji porozumień zawartych we Wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Wielkiej Brytanii z dnia 2 grudnia 1987 r.

TYTUŁ I

PRZEPISY GOSPODARCZE

Artykuł 2

Prawa przewozowe

1. O ile w załączniku 1 nie stwierdzono inaczej, każda Strona nadaje drugiej Stronie następujące prawa dotyczące wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony:

   a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

   b) prawo do postoju na jej terytorium w każdym celu poza zabraniem na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, towarów i/lub poczty w transporcie lotniczym (cele niehandlowe);

   c) w ramach obsługi uzgodnionego połączenia na określonej trasie, prawo do postoju na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, załadunku lub wyładunku bagażu, towarów i/lub poczty osobno lub łącznie; oraz

   d) inne prawa określone w niniejszej umowie.

2. Żaden z przepisów niniejszej umowy nie przyznaje:

   a) przewoźnikom Maroka, prawa do zabierania na pokład na terytorium państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej pasażerów, bagażu, towarów i/lub poczty, przewożonych za opłatą do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej;

   b) przewoźnikom Wspólnoty Europejskiej prawa do zabierania na pokład na terytorium Maroka pasażerów, bagażu, towarów i/lub poczty, przewożonych za opłatą do innego punktu na terytorium Maroka.

Artykuł 3

Zezwolenia

Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie na prowadzenie działalności od przewoźnika jednej Strony, właściwe organy drugiej Strony udzielają odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem, że:

(a) w odniesieniu do przewoźnika z Maroka:główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika oraz siedziba jego firmy, jeśli ją posiada, znajdują się w Maroku, a licencję i wszelkie inne odpowiednie dokumenty przewoźnik otrzymał zgodnie z prawem Królestwa Maroka;

– Maroko sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym; oraz

– przewoźnik lotniczy jest i pozostaje własnością, bezpośrednio lub poprzez większościowy udział, Maroka i/lub obywateli Maroka, i przez cały czas pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże, bądź też jest i pozostaje własnością, bezpośrednio lub poprzez większościowy udział, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich i przez cały czas pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;

(b) w odniesieniu do przewoźnika ze Wspólnoty Europejskiej:

– główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika oraz siedziba jego firmy, jeśli ją posiada, znajdują się na terytorium państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej, zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską oraz przewoźnik otrzymał wspólnotową licencję na prowadzenie działalności; oraz

– państwo członkowskie Wspólnoty Europejskiej odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym oraz określono wyraźnie odpowiednie władze lotnicze;

– przewoźnik lotniczy jest i pozostaje własnością, bezpośrednio lub poprzez większościowy udział, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich bądź innych państw wymienionych w załączniku 5 i/lub obywateli tych państw;

(c) przewoźnik lotniczy kwalifikuje się do spełnienia warunków wymaganych przepisami ustawowymi i wykonawczymi zwykle stosowanymi w odniesieniu do działalności z zakresu międzynarodowego przewozu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski; oraz

(d) utrzymuje się i nadzoruje przepisy określone w art. 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i art. 14 (Ochrona lotnictwa).

Artykuł 4

Cofnięcie zezwoleń

1. Właściwe organy obu Stron mogą odwołać, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie na prowadzenie działalności lub też zawiesić lub ograniczyć działalność przewoźnika drugiej Strony kiedy:

   a) w odniesieniu do przewoźnika z Maroka:

   – główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika oraz siedziba jego firmy, jeśli ją posiada, nie znajdują się w Maroku, lub nie otrzymał on zezwolenia bądź dowolnych innych odpowiednich dokumentów zgodnie ze stosownym prawem Maroka;

   – Maroko nie sprawuje i nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym; lub

   – przewoźnik lotniczy nie jest własnością lubnie podlega skutecznej kontroli, bezpośrednio lub poprzez większościowy udział, Maroka i/lub obywateli Maroka bądź państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich;

   b) w odniesieniu do przewoźnika ze Wspólnoty Europejskiej:

   – główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika oraz siedziba jego firmy, jeśli ją posiada, nie znajdują się na terytorium państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską lub przewoźnik nie otrzymał wspólnotowej licencji na prowadzenie działalności; państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub nie wskazano jasno odpowiednich władz lotniczych; lub

   – przewoźnik lotniczy nie jest własnością lub nie podlega skutecznej kontroli, bezpośrednio lub poprzez większościowy udział, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich bądź innych państw wymienionych w załączniku 5 i/lub obywateli tych państw;

   c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze w art. 5 (Stosowanie przepisów) niniejszej umowy; lub

   d) nie utrzymuje się i nie nadzoruje przepisów określonych w art. 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i art. 14 (Ochrona lotnictwa).

2. Prawa ustanowione przez niniejszy artykuł egzekwuje się dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z odpowiednimi władzami drugiej Strony, chyba że niezbędne są natychmiastowe działania w celu zapobieżenia dalszemu naruszaniu postanowień ust. 1 lit. c) lub ust. 1 lit. d) niniejszego artykułu.

Artykuł 4a

Inwestycje

Nabywanie większościowych udziałów w przedsiębiorstwie przewoźnika z Maroka lub skutecznej kontroli nad nim przez państwo członkowskie i/lub obywateli państwa członkowskiego oraz nabywanie takich udziałów lub kontroli nad przedsiębiorstwem przewoźnika ze Wspólnoty Europejskiej przez Maroko lub jego obywateli podlega wstępnej decyzji wspólnego komitetu powołanego niniejszą umową.

Decyzja ta określa warunki związane z obsługą uzgodnionych połączeń zgodnie z niniejszą umową oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Stronami umowy.

Do tego typu decyzji nie stosuje się przepisów art. 21 ust. 9 niniejszej umowy.

Artykuł 5

Stosowanie przepisów

1. Przekraczając granice terytorium jednej Strony przewoźnicy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych stosowanych na danym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jego terytorium i opuszczania jego terytorium przez statki powietrzne wykonujące międzynarodowy przewóz lotniczy lub w odniesieniu do działalności i żeglugi statków powietrznych.

2. Przekraczając granicę terytorium jednej Strony pasażerowie, załoga lub towary przewoźnika drugiej Strony podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym stosowanym na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium i opuszczania jej terytorium przez pasażerów, załogę lub towary statku powietrznego (w tym przepisom dotyczącym wjazdu, odprawy, przepisom imigracyjnym, dotyczącym odprawy paszportowej, celnej i kwarantanny lub w przypadku poczty, przepisom pocztowym).

Artykuł 6

Konkurencja

W zakresie niniejszej umowy stosuje się przepisy rozdziału II („Konkurencja i inne przepisy gospodarcze”) tytułu IV Układu o stowarzyszeniu, o ile niniejsza umowa nie zawiera bardziej szczegółowych zasad.

Artykuł 7

Dotacje

1. Strony uznają, że dotacje publiczne na rzecz przewoźników lotniczych zakłócają bądź grożą zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom w świadczeniu usług przewozu lotniczego, zagrażają podstawowym celom umowy i są nie do pogodzenia z zasadą otwartej przestrzeni powietrznej.

2. Kiedy uznaje się, że niezbędne jest udzielenie dotacji publicznych przewoźnikowi lub przewoźnikom lotniczych działających na mocy niniejszej umowy w celu osiągnięcia uzasadnionego celu, dotacje takie są proporcjonalne do celu i przyznane w sposób przejrzysty i w możliwym zakresie minimalizujący niekorzystne oddziaływanie na przewoźników drugiej strony. Strona przyznająca takie dotacje bezzwłocznie powiadamia drugą Stronę o swoim zamiarze przyznania takich dotacji oraz o ich zgodności z kryteriami określonymi w niniejszej umowie.

3. Jeśli jedna Strona uważa, że dotacje udzielone przez drugą Stronę lub, w innych przypadkach, przez organ rządowy inny niż Strony umowy, nie są zgodne z kryteriami określonymi w ust. 2, może ona wnieść o zwołanie posiedzenia wspólnego komitetu, zgodnie z art. 21, w celu rozważenia kwestii i znalezienia rozwiązań w przypadku uzasadnionych zastrzeżeń.

4. Jeśli wspólny komitet nie zdoła zażegnać sporu Strony, zachowują możliwość zastosowania swych odpowiednich środków antysubsydyjnych.

5. Przepisy niniejszego artykułu nie naruszają przepisów ustawowych i wykonawczych Stron dotyczących zobowiązań związanych z niezbędnymi usługami lotniczymi i usługami publicznymi na terytorium Stron.

Artykuł 8

Sprzyjanie wymianie handlowej

1. Przewoźnicy każdej Strony mają prawo ustanowić biura na terytorium drugiej Strony w celu promowania i sprzedaży usług z zakresu przewozu lotniczego i prowadzenia związanych z tym działań.

2. Przewoźnicy każdej ze Stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do wprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony kadry kierowniczej, pracowników sprzedaży, personelu technicznego, operacyjnego i innych specjalistów niezbędnych do zapewnienia usług przewozu lotniczego.

3. a) Bez uszczerbku dla lit. b) poniżej, każdy przewoźnik w związku z obsługą naziemną posiada na terytorium drugiej Strony:

(i) prawo do wykonania własnej obsługi naziemnej (samoobsługa naziemna") lub, według własnego uznania

(ii) możliwość wybrania jednego spośród konkurujących podmiotów zapewniających całościową lub częściową obsługę naziemną, jeśli podmioty takie dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej ze Stron i gdy pomioty takie są obecne na rynku.

b) Prawa określone w lit. a) ppkt (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: przeładunek bagaży, obsługa ramp, obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy statkiem powietrznym i terminalem lotniczym, podlegają jedynie ograniczeniom wynikającym z dostępności przestrzeni i zdolności, związanym z potrzebą utrzymania bezpieczeństwa działalności portu lotniczego. W przypadku kiedy ograniczenia takie wykluczają obsługę własną i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszystkie takie usługi udostępnia się na równych i odpowiednich zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym; ceny takich usług nie mogą przekraczać ich całkowitego kosztu obejmującego uzasadniony dochód z aktywów po odliczeniu amortyzacji.

4. Każdy przewoźnik lotniczy każdej ze Stron może prowadzić sprzedaż usług przewozu lotniczego na terytorium drugiej Strony bezpośrednio lub/i, jeśli tak zdecyduje, poprzez agentów sprzedaży lub innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo sprzedaży takich usług przewozu, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie danego terytorium lub w innych walutach wymienialnych.

5. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo zamienić i przelać na żądanie lokalne zyski z terytorium drugiej Strony na swoje własne terytorium oraz, poza wyjątkami, gdy jest to niezgodne z ogólnie stosowanymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, do kraju lub krajów, które wybierze. Zezwala się na zamianę i przelew tych sum niezwłocznie, bez ograniczeń i opodatkowania po kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów z dnia, w którym przewoźnik lotniczy złożył polecenie przelewu.

6. Przewoźnikom każdej ze Stron zezwala się płacić za lokalne wydatki, w tym za zakup paliwa, na terytorium drugiej Strony w lokalnej walucie. Przewoźnicy każdej ze Stron mogą według własnego uznania płacić za takie wydatki na terytorium drugiej Strony w walutach wymienialnych zgodnie z miejscowymi przepisami walutowymi.

7. W ramach wykonywania lub świadczenia usług na mocy niniejszej umowy każdy przewoźnik jednej ze Stron może zawierać porozumienia o współpracy marketingowej, takie jak porozumienia dotyczące bloków przestrzeni powietrznej lub o wspólnej obsłudze połączenia (code-sharing) z:

(a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Stron; oraz

(b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz

c) dowolnymi przewoźnikami transportu powierzchniowego, naziemnego lub powierzchniowego morskiego;

pod warunkiem, że (i) wszyscy uczestnicy takich porozumień mają odpowiednie uprawnienia oraz (ii) porozumienia spełniają wymagania związane z bezpieczeństwem i konkurencją zwykle stosowane do takich porozumień. Przy sprzedaży usług przewozu pasażerskiego obejmujących wspólną obsługę połączenia, nabywcę informuje się w momencie sprzedaży lub nie później niż przed wejściem na pokład o tym, który podmiot obsługuje którą część usługi przewozu.

8. (a) W przewozie pasażerskim podmioty zapewniające transport powierzchniowy nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym rządzącym przewozem lotniczym wyłącznie z powodu tego, że dane usługi przewozu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego firmą. Dostawcy usług transportu powierzchniowego maja swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Podejmując decyzję w sprawie danego porozumienia dostawcy usług transportu powierzchniowego mogą brać pod uwagę, m.in. interesy konsumentów oraz ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z przestrzenią i zdolnościami.

(b) Ponadto nie naruszając żadnych innych postanowień niniejszej umowy, zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych Stron umowy na korzystanie, w połączeniu z międzynarodowym przewozem lotniczym, z dowolnego rodzaju transportu powierzchniowego towarów z dowolnego miejsca do dowolnego innego miejsca na terytorium Maroka i Wspólnoty Europejskiej lub w państwach trzecich, obejmującego przewóz do i ze wszystkich portów lotniczych z urządzeniami do obsługi celnej, w tym również w stosownych przypadkach prawo (a) do przewozu towarów pod zamknięciem celnym na mocy stosownych przepisów ustawowych i wykonawczych. Należy zapewnić takim towarom przewożonym drogą lądową lub lotniczą dostęp do procesu i urządzeń obsługi celnej. Przewoźnicy lotniczy mogą postanowić wykonywać transport naziemny we własnym zakresie lub realizować go poprzez porozumienie z innym przewoźnikiem transportu powierzchniowego, w tym transportu powierzchniowego wykonywanego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi intermodalnego transportu towarowego mogą być oferowane po jednej łącznej cenie obejmującej przewóz lotniczy i powierzchniowy, pod warunkiem, że spedytorów nie wprowadza się w błąd co do faktów dotyczących takiego transportu.

Artykuł 9

Należności i opłaty celne

1. Przy przekraczaniu granicy terytorium jednej Strony, statki powietrzne używane do międzynarodowego przewozu lotniczego przez przewoźników drugiej Strony, ich stałe wyposażenie, materiały pędne i smary, techniczne materiały eksploatacyjne, sprzęt naziemny, części zapasowe (również silniki), zaopatrzenie pokładowe (w tym również między innymi takie produkty jak artykuły żywnościowe, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, papierosy i inne produkty przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów w ograniczonych ilościach podczas lotu) oraz inne produkty wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków majątkowych i kapitałowych, należności celnych, akcyzy i podobnych opłat i należności, które są (a) nakładane przez krajowe lub miejscowe władze lub Wspólnotę Europejską oraz (b) nie są związane z kosztami świadczonych usług - pod warunkiem, że takie wyposażenie i zaopatrzenie pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

2. Z podatków, opłat i należności, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat uzależnionych od kosztów świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

   a) zaopatrzenie statków powietrznych w rozsądnej ilości, wwiezione lub dostarczone na pokład na terytorium jednej Strony, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeśli zaopatrzenie to ma być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad terytorium Strony, na którym zostało zabrane na pokład;

   b) sprzęt naziemny i części zapasowe (również silniki) wwiezione na terytorium jednej Strony w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika drugiej Strony, używane w ramach międzynarodowego przewozu lotniczego;

   c) smary i techniczne materiały eksploatacyjne wwiezione lub dostarczone na pokład na terytorium jednej Strony, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym drugiej Strony w międzynarodowym przewozie lotniczym, nawet jeśli mają one być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad terytorium Strony, na którym zostały zabrane na pokład; oraz

   d) materiały drukowane, określone przez ustawodawstwo celne każdej ze Stron, wwiesione lub dostarczone na pokład na terytorium jednej Strony, przeznaczone do wykorzystania na odlatującym statku powietrznym drugiej Strony w międzynarodowym przewozie lotniczym, nawet jeśli materiały te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad terytorium Strony, na którym zostały zabrane na pokład;

   e) sprzęt do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony przeznaczony do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Niniejsza umowa nie zwalnia paliw dostarczanych przez jedną Stronę przewoźnikom lotniczym na jej terytorium od podatków, opłat, ceł i należności podobnych do tych, o których mowa w ust. 1. Przekraczając granicę lub przebywając na terytorium jednej Strony przewoźnicy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych drugiej Strony dotyczących sprzedaży, zaopatrzenia i wykorzystania paliwa lotniczego.

4. W odniesieniu do wyposażenia i zaopatrzenia, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, można wymagać nadzoru lub kontroli właściwych organów.

5. Zwolnienia określone w niniejszym artykule przysługują także wtedy, kiedy przewoźnik jednej Strony zawarł umowę z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z takich zwolnień przyznanych przez drugą Stronę, dotyczącą użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Strony produktów określonych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie ogranicza prawa obu Stron do nakładania podatków, ceł, opłat oraz innych należności na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do wykorzystania na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

Artykuł 10

Opłaty lotniskowe

1. Strony nie nakładają i nie dopuszczają do nakładania na przewoźników lotniczych drugiej Strony opłat lotniskowych wyższych od nakładanych na własnych przewoźników lotniczych wykonujących podobne międzynarodowe usługi lotnicze.

2. Wzrost opłat lub nowe opłaty można wprowadzać jedynie po przeprowadzeniu odpowiednich konsultacji pomiędzy właściwymi organami nakładającymi opłaty i przewoźnikami każdej Strony. Wszelkie propozycje zmian w opłatach lotniskowych powinny być poprzedzone odpowiednim okresem umożliwiającym użytkownikom wyrażenie poglądów przed wprowadzeniem zmian. Strony powinny również zachęcać do wymiany takich informacji, które mogą być pomocne w dokładnej ocenie właściwości i uzasadnienia oraz podziału opłat zgodnie z zasadami niniejszego artykułu.

Artykuł 11

Ustalanie cen

Ceny za usługi przewozu lotniczego wykonywane na mocy niniejszej umowy ustala się w sposób nieskrępowany i nie podlegają one zatwierdzaniu; można wymagać przekazania stawek jedynie w celach informacyjnych. Ustalanie cen za przewóz w całości w ramach Wspólnoty Europejskiej podlega prawu Wspólnoty Europejskiej.

Artykuł 12

Statystyka

Właściwe organy jednej Strony przekazuja na wniosek właściwego organu drugiej Strony informacje i statystyki związane z przewozami wykonanymi przez przewoźników lotniczych upoważnionych przez jedną Stronę w ramach uzgodnionych połączeń z i do punktów na terytorium drugiej Strony w takiej samej formie, w jakiej zostały przygotowane i złożone przez upoważnionych przewoźników lotniczych ich właściwym organom krajowym. Kwestie dostarczenia wszelkich dodatkowych danych statystycznych związanych z przewozem, o które właściwe organy jednej Strony mogą wystąpić do organów drugiej Strony, poddaje się pod dyskusje na posiedzeniu wspólnego komitetu na wniosek jednej ze stron.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

Artykuł 13

Bezpieczeństwo lotnicze

1. Strony działają zgodnie z przepisami Wspólnoty Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa lotniczego wymienionymi w załączniku 6.A, na warunkach określonych poniżej.

2. Strony zapewniają stosowanie wobec statków powietrznych zarejestrowanych w państwie jednej ze Stron, podejrzewanych o nieprzestrzeganie międzynarodowych standardów bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych na mocy konwencji, lądujących w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego transportu lotniczego na terytorium drugiej Strony - kontroli na ziemi dokonywanych przez właściwe organy drugiej Strony, na pokładzie i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego jak i załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

3. Każda ze Stron może w każdej chwili wystąpić o konsultacje na temat standardów bezpieczeństwa utrzymywanych przez drugą Stronę.

4. Żadnego z postanowień niniejszej umowy nie należy interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych organów Strony do podejmowania wszelkich odpowiednich i bezzwłocznych działań w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, wyrób lub operacja może:

   a) nie spełniać minimalnych standardów ustanowionych na mocy konwencji lub prawodawstwa wymienionego w załączniku 6. A, w zależności od tego, które z nich ma zastosowanie lub

   b) dawać powody do poważnych zastrzeżeń – opartych na wynikach kontroli, o której mowa w ust. 2 – dotyczących niespełniania przez statek powietrzny lub operację statku powietrznego minimalnych standardów ustanowionych na mocy konwencji lub prawodawstwa wymienionego w załączniku 6. A, w zależności od tego, które z nich ma zastosowanie lub

   c) dawać powody do poważnych zastrzeżeń dotyczących braku skutecznego utrzymywania i administracji minimalnych standardów ustanowionych na mocy konwencji lub prawodawstwa wymienionego w załączniku 6. A, w zależności od tego, które z nich ma zastosowanie.

5. Kiedy właściwy organ jednej Strony podejmuje działania na mocy ust. 4, niezwłocznie informuje właściwy organ drugiej Strony o podjęciu takiego działania, podając powody swojego działania.

6. Jeśli nie zaprzestano działań podjętych w ramach zastosowania ust. 4, mimo że ustały przesłanki ich podjęcia, każda ze Stron może skierować sprawę do wspólnego komitetu.

7. Dla celów niniejszego artykułu termin „właściwy organ" oznacza agencje lub organy rządowe określone w załączniku 3. O wszelkich zmianach w ustawodawstwie dotyczących statusu właściwych organów Strona, której zmiana dotyczy, powiadamia drugą Stronę.

Artykuł 14

Ochrona lotnictwa

1. Ponieważ zapewnienie bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest fundamentalnym warunkiem wstępnym prowadzenia międzynarodowych usług lotniczych, Strony umowy potwierdzają ponownie swoje wzajemne zobowiązanie do zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji (w szczególności swoje zobowiązania na mocy konwencji chicagowskiej, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu uzupełniającego Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe loty lotnictwa cywilnego podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego1988 r. oraz Konwencji o oznaczeniach materiałów wybuchowych w celu ich wykrycia podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r. – w zakresie w jakim obie umawiające się Strony są stronami tych konwencji - oraz innych konwencji i protokołów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, których obie Strony są członkami).

2. Strony na prośbę udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urządzeń żeglugi powietrznej oraz wszelkim innym zagrożeniom dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie ze standardami bezpieczeństwa lotniczego i zalecanymi praktykami ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i dołączonymi jako załączniki do konwencji chicagowskiej, o ile te ostatnie są przez Strony stosowane, w zakresie w jakim te postanowienia dotyczące bezpieczeństwa stosują się do Stron. Obie Strony wymagają przestrzegania postanowień dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa od operatorów zarejestrowanych u nich, operatorów, których główne miejsce działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium oraz operatorów lotnisk znajdujących się na ich terytorium.

4. Każda Strona zapewni na swoim terytorium podejmowanie skutecznych działań w celu ochrony statków powietrznych, prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzania odpowiednich kontroli załogi, ładunku (w tym bagażu w luku) oraz zaopatrzenia pokładowego przed i podczas wchodzenia na pokład lub załadunku, jak również dostosowanie takich działań do wymagań zwiększonego zagrożenia. Każda Strona zgadza się na to, że jej przewoźnicy lotniczy mogą być zobowiązani do przestrzegania postanowień dotyczących bezpieczeństwa lotniczego określonych w ust. 3, wymaganych przez drugą Stronę przy przekraczaniu granicy terytorium drugiej Strony lub podczas przebywania na nim. Każda Strona przychyli się również w swoich działaniach do wszelkich wniosków drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych specjalnych środków bezpieczeństwa w celu sprostania szczególnemu zagrożeniu.

5. W przypadku incydentu lub groźby incydentu bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statku powietrznego, jego pasażerów, załogi, portu lotniczego lub urządzeń żeglugi powietrznej, Strony pomagają sobie nawzajem ułatwiając komunikowanie się i podejmując inne odpowiednie działania w celu szybkiego i bezpiecznego zakończenia takiego incydentu lub takiej groźby.

6. Kiedy jedna Strona ma uzasadnione podstawy aby sądzić, że druga Strona nie przestrzega postanowień dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa zawartych w niniejszym artykule, Strona ta może wnioskować o bezzwłoczne konsultacje z drugą Stroną.

7. Bez uszczerbku dla art. 4 (Cofnięcie zezwoleń) niniejszej umowy, nieosiągnięcie zadawalającego porozumienia w ciągu piętnastu (15) dni od dnia złożenia takiego wniosku będzie stanowiło podstawę do wycofania, odwołania, ograniczenia lub nałożenia dodatkowych obwarowań w odniesieniu do zezwoleń na prowadzenie działalności lub zezwoleń technicznych przewoźników lotniczych obu Stron.

8. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia, Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem wspomnianego terminu piętnastu (15) dni.

9. Wszelkie działania podjęte zgodnie z ust. 7 powyżej zostają zaniechane po spełnieniu przez drugą Stronę postanowień niniejszego artykułu.

Artykuł 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Strony postępują zgodnie z przepisami prawodawstwa wymienionymi w załączniku 6. B na warunkach określonych poniżej.

2. Strony zobowiązują się do jak najściślejszej współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na Maroko oraz podniesienia obecnych standardów bezpieczeństwa i efektywności w odniesieniu do standardów ogólnego ruchu lotniczego w Europie w celu optymalizacji zdolności i zminimalizowania opóźnień.

3. Aby ułatwić zastosowanie prawodawstwa z zakresu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na swoim terytorium:

a) Maroko podejmie niezbędne działania w celu dostosowania swoich struktur instytucjonalnych zarządzania ruchem lotniczym do Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez ustanowienie właściwych krajowych organów nadzoru niezależnych przynajmniej funkcjonalnie od instytucji zapewniających służby zarządzania ruchem; oraz

b) Wspólnota Europejska włącza Maroko w odpowiednie inicjatywy operacyjne dotyczące służb żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej oraz interoperacyjności podejmowane w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez włączanie w te inicjatywy na wczesnym etapie wysiłków Maroka na rzecz ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub poprzez odpowiednią koordynację SESAR.

Artykuł 16

Ochrona środowiska

1. Strony postępują zgodnie z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi transportu lotniczego wymienionymi w załączniku 6. C na warunkach określonych poniżej.

2. Żadnego z postanowień niniejszej umowy nie należy interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych organów Strony do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapobiegania skutkom, jakie międzynarodowe przewozy lotnicze prowadzone na mocy umowy wywierają na środowisko naturalne, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem, że działania takie stosuje się bez względu na przynależność państwową.

Artykuł 17

Ochrona konsumentów

Strony postępują zgodnie z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi przewozów lotniczych wymienionymi w załączniku 6. D.

Artykuł 18

Komputerowe systemy rezerwacji

Strony postępują zgodnie z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi przewozów lotniczych wymienionymi w załączniku 6. E.

Artykuł 19

Aspekty społeczne

Strony postępują zgodnie z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi przewozów lotniczych wymienionymi w załączniku 6. F.

TYTUŁ III

PRZEPISY INSTYTUCJONALNE

Artykuł 20

Interpretacja i przestrzeganie postanowień umowy

1. Strony podejmują wszelkie właściwe działania ogólne lub szczegółowe, zapewniające wypełnianie zobowiązań wynikających z niniejszej umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które zagrażałyby osiągnięciu celów niniejszej umowy.

2. Każda Strona jest na swoim terytorium odpowiedzialna za właściwe przestrzeganie postanowień niniejszej umowy, w szczególności rozporządzeń i dyrektyw dotyczących przewozów lotniczych wymienionych w załączniku 6.

3. Każda ze Stron dostarczy drugiej Stronie wszelkich niezbędnych informacji i pomocy w przypadku postępowania wyjaśniającego w sprawie ewentualnego naruszenia przepisów, prowadzonego przez drugą Stronę zgodnie z kompetencjami Strony przewidzianymi niniejszą umową.

4. Każdorazowo gdy Strona działa na mocy niniejszej umowy w sprawach, które są istotne dla drugiej Strony i które dotyczą organów lub przedsięwzięć drugiej Strony, właściwe organy drugiej Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

Artykuł 21

Wspólny komitet

1. Niniejszym ustanawia się komitet złożony z przedstawicieli Stron (dalej zwany wspólnym komitetem), odpowiedzialny za administrowanie niniejszą umową i zapewnienie jej właściwego wdrożenia. W tym celu wydaje on zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach przewidzianych w niniejszej umowie.

2. Decyzje podjęte przez wspólny komitet przyjmuje się wspólnie i są one wiążące dla obu Stron. Strony wprowadzają je w życie zgodnie z własnymi zasadami.

3. Wspólny komitet spotyka się w razie potrzeby, co najmniej raz w roku. Każda Strona może wnioskować o zwołanie komitetu.

4. Strona może również wnioskować o zwołanie spotkania komitetu w celu rozstrzygnięcia wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej umowy. Spotkanie takie powinno rozpocząć się w jak najwcześniejszym terminie, lecz nie później niż dwa miesiące od daty otrzymania wniosku, chyba, że uzgodniono inaczej.

5. W celu prawidłowego wdrożenia niniejszej umowy, Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej ze Stron organizują konsultacje w ramach wspólnego komitetu.

6. Wspólny komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.

7. Jeśli według jednej ze Stron, decyzja wspólnego komitetu nie jest właściwie wdrażana przez drugą Stronę, może ona wnioskować o rozpatrzenie kwestii przez wspólny komitet. Jeśli wspólny komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od daty przedstawienia mu sprawy, Strona wnioskująca o jej rozpatrzenie może podjąć czasowe środki zabezpieczające na mocy art. 23.

8. W decyzjach wspólnego komitetu określa się datę ich wdrożenia przez Strony oraz wszelkie pozostałe informacje mogące dotyczyć podmiotów gospodarczych.

9. Bez uszczerbku dla ust. 2, jeśli wspólny komitet nie podejmie decyzji w przedstawionej mu sprawie w ciągu sześciu miesięcy od daty przedstawienia sprawy, Strony mogą podjąć właściwe tymczasowe środki zabezpieczające na mocy art. 23.

10. Wspólny komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami większościowych udziałów lub zmianami w skutecznej kontroli nad przewoźnikami Stron.

11. Wspólny komitet wspiera również rozwój współpracy poprzez:

    a) sprzyjanie wymianie poglądów na szczeblu eksperckim dotyczącej nowych inicjatyw legislacyjnych lub wykonawczych, w tym w dziedzinie ochrony, bezpieczeństwa, środowiska naturalnego, infrastruktury lotniczej (w tym rórównież przydziałów czasu na start lub lądowanie) oraz ochrony konsumentów;

    b) regularne analizowanie skutków społecznych wdrażania umowy, szczególnie w dziedzinie zatrudnienia, oraz opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uzasadnionych zastrzeżeń;

    c) rozważanie ewentualnych obszarów dalszego rozwoju niniejszej umowy, również poprzez zalecenia dotyczące zmian do niniejszej umowy.

Artykuł 22

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Każda ze Stron może skierować do wspólnego komitetu dowolny spór dotyczący stosowania lub interpretacji niniejszej umowy, które nie został rozstrzygnięty zgodnie z art. 21. Dla celów niniejszego artykułu, funkcje wspólnego komitetu sprawuje Rada Stowarzyszenia ustanowiona na mocy porozumienia o stowarzyszeniu.

2. Wspólny komitet może rozstrzygnąć spór w drodze decyzji.

3. Strony podejmują właściwe działania w celu wdrożenia decyzji, o której mowa w ust. 2.

4. Jeśli nie można rozstrzygnąć sporu zgodnie z ust. 2, spór na wniosek jednej ze Stron przedkłada się sądowi arbitrażowemu złożonemu z trzech arbitrów zgodnie z procedurą przedstawioną poniżej:

   (a) każda Strona wyznacza jednego arbitra w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji przesłanej przez drugą Stronę w sprawie wniosku o arbitraż przez sąd arbitrażowy; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony w ciągu następnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeśli jedna ze Stron nie wyznaczy arbitra w uzgodnionym terminie lub jeśli trzeci arbiter nie zostaje wyznaczony w uzgodnionym terminie, każda ze Stron może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, stosownie do sytuacji;

   (b) trzeci arbiter wyznaczony na zasadach określonych w lit. a) powinien być obywatelem państwa trzeciego i sprawuje on funkcje przewodniczącego sądu arbitrażowego;

   c) sąd arbitrażowy uzgadnia swój regulamin wewnętrzny; oraz

   d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji sądu arbitrażowego, wstępne wydatki arbitrażu dzieli się równo pomiędzy Strony.

5. Każda decyzja tymczasowa lub decyzja ostateczna sądu arbitrażowego jest wiążąca dla Stron.

6. Jeśli jedna ze Stron w ciągu trzydziestu (30) dni od daty notyfikacji wspomnianej decyzji nie zastosuje się do decyzji sądu arbitrażowego podjętej zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, druga Strona może, o ile takie niedostosowanie się ma wciąż miejsce, ograniczyć, zawiesić lub odwołać prawa lub przywileje udzielone tej Stronie zgodnie z warunkami niniejszej umowy.

Artykuł 23

Środki zabezpieczające

1. Strony podejmują wszelkie niezbędne działania ogólne lub szczegółowe niezbędne do wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z niniejszej umowy. Zapewniają one osiągnięcie celów określonych w niniejszej umowie.

2. Jeżeli jedna ze Stron uważa, że druga Strona nie spełniła zobowiązania, jakie nakłada na nią niniejsza umowa, może ona podjąć odpowiednie działania. Środki zabezpieczające powinny ograniczać się do zakresu i okresu obowiązywania absolutnie niezbędnego dla naprawy sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w możliwie najmniejszy sposób zakłócają funkcjonowanie niniejszej umowy.

3. Strona rozważająca podjęcie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Stronę poprzez wspólny komitet i przekazuje wszelkie istotne informacje.

4. Strony bezzwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach wspólnego komitetu w celu osiągnięcia wspólnie zadawalającego rozwiązania.

5. Bez uszczerbku dla art. 3 lit. d), art. 4 lit. d) oraz art. 13 i 14, dana Strona nie może podejmować środków zabezpieczających przed upływem okresu jednego miesiąca od daty notyfikacji dokonanej na mocy ust. 1, chyba że procedurę konsultacji na mocy ust. 2 zakończono przed upływem określonego dla niej terminu.

6. Dana Strona bezzwłocznie powiadamia o podjętych środkach wspólny komitet i przekazuje wszystkie istotne informacje.

7. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą, gdy Strona nie wypełniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej umowy.

Artykuł 24

Zakres geograficzny obowiązywania umowy

Uznając dwustronny charakter niniejszej umowy Strony stwierdzają jednak, że wchodzi ona w zakres partnerstwa euro-śródziemnomorskiego przewidzianego w deklaracji z Barcelony z dnia 28 listopada 1995 r. Strony zobowiązują się do prowadzenia trwałego dialogu, którego celem jest zapewnienie spójności niniejszej umowy z procesem barcelońskim, szczególnie w odniesieniu do możliwości wzajemnego uzgadniania zmian celem uwzględnienia podobnych umów dotyczących przewozów lotniczych.

Artykuł 25

Związek z innymi umowami

1. Postanowienia niniejszej umowy zastępują odpowiednie postanowienia obowiązujących umów dwustronnych pomiędzy Marokiem a państwami członkowskimi. Jednak obowiązujące prawa przewozowe, które wynikają z takich umów dwustronnych i których nie obejmuje niniejsza umowa, mogą dalej być wykonywane, pod warunkiem że nie wiążą się z dyskryminacją w stosunku do państw członkowskich i ich obywateli.

2. Jeśli Strony stają się Stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych niniejszą umową, przeprowadzają konsultację w ramach wspólnego komitetu w celu rozstrzygnięcia czy niniejszą umowę należy zmienić biorąc to pod uwagę.

3. Niniejsza umowa nie wpływa na decyzje obu Stron dotyczące wdrażania przyszłych zaleceń wydawanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego. Strony zobowiązują się nie przytaczać niniejszej umowy lub jej części jako podstawy zastrzeżeń co do rozważania na forum Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego odmiennej polityki w sprawach objętych niniejszą umową.

Artykuł 26

Zmiany

1. Jeżeli jedna Strona chciałaby zmienić postanowienia niniejszej umowy, powiadamia o tym odpowiednio wspólny komitet. Uzgodnione zmiany do niniejszej umowy wchodzą w życie po zakończeniu odpowiednich procedur wewnętrznych.

2. Wspólny komitet, na wniosek jednej ze Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmuje decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej umowy.

3. O ile spełniony jest warunkek niedyskryminowania oraz postanowienia niniejszej umowy, niniejsza umowa nie stanowi przeszkody dla żadnej Strony w jednostronnym przyjmowaniu nowego prawodawstwa lub zmian w obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie przewozów lotniczych lub obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku 6, z zachowaniem zasady niedyskryminowania i zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy.

4. Gdy jedna ze Stron przygotowuje nowe prawo, powiadamia ona drugą stronę i konsultuje się z nią jak najbliżej z nią współpracując. Na wniosek jednej ze Stron w ramach wspólnego komitetu można przeprowadzić wstępną wymianę poglądów.

5. Z chwilą przyjęcia przez Stronę nowego prawa lub zmiany w prawodawstwie w dziedzinie przewozów lotniczych lub pokrewnej dziedzinie wymienionej w załączniku 6, powiadamia ona o tym drugą Stronę nie później niż trzydzieści dni przyjęcia takiego prawa lub zmiany. Na wniosek jednej ze Stron wspólny komitet w

terminie nieprzekraczającym sześćdziesięciu dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawa lub zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej umowy.

6. Wspólny komitet:

(a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik 6 do niniejszej umowy wprowadzając do niego, jeśli to konieczne na zasadzie wzajemności, nowe prawodawstwo lub daną zmianę;

(b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawo lub daną zmianę uznaje się za zgodną z niniejszą umową; lub

c) podejmuje decyzje o zastosowaniu innych środków, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania niniejszej umowy.

Artykuł 27

Wygaśnięcie

1. Umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony.

2. Każda ze Stron może w każdej chwili powiadomić na piśmie drugą Stronę na drodze dyplomatycznej o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej umowy. Takie powiadomienie przesyła się jednocześnie do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. Umowa wygasa po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania powiadomienia przez drugą Stronę, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upłynięciem tego terminu.

3. Niniejsza umowa traci moc lub zostaje zawieszona jeśli porozumienie o stowarzyszeniu odpowiednio straci moc lub zostanie zawieszone.

Artykuł 28

Rejestracja w ICAO

Niniejsza umowa oraz zmiany do niej rejestruje się w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 29

Wejście w życie

Niniejszą umowę stosuje się tymczasowo od dnia podpisania; wchodzi ona w życie po przeprowadzeniu przez obie Strony niezbędnych procedur wewnętrznych wymaganych do jej wejścia w życie.

W DOWÓD CZEGO, odpowiednio upoważnieni niżej podpisani, złożyli swoje podpisy pod niniejszą umową.

Sporządzono w _____ w dniu [...] 20__ r. w [dwóch egzemplarzach] w języku arabskim oraz języku _____, z których każdy jest równie autentyczny.

W IMIENIU KRÓLESTWA MAROKA W IMIENIU WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

ZAŁĄCZNIK 1

Uzgodnione połączenia i określone trasy

1. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom tymczasowym zawartym w załączniku 4 do niniejszej umowy.

2. Każda Strona przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Strony prawo świadczenia usług lotniczych na trasach określanych poniżej:

   a) w odniesieniu do przewoźników ze Wspólnoty Europejskiej:

   punkty we Wspólnocie Europejskiej – jeden lub więcej punktów w Maroku – punkty poza tym terytorium,

   b) w odniesieniu do przewoźników z Maroka:

   punkty w Maroku – jeden lub więcej punktów we Wspólnocie Europejskiej,

3. Przewoźnicy z Maroka są uprawnieni do wykonywania praw przewozowych określonych w art. 2 niniejszej umowy pomiędzy więcej niż jednym punktem na terytorium Wspólnoty, pod warunkiem że usługi te rozpoczynają się lub kończą na terytorium Maroka.

   Przewoźnicy ze Wspólnoty są uprawnieni do wykonywania praw przewozowych określonych w art. 2 niniejszej umowy pomiędzy Marokiem i punktami poza jego terytorium pod warunkiem, że usługi te rozpoczynają się lub kończą na terytorium Wspólnoty i w odniesieniu do usług pasażerskich punkty te są zlokalizowane w państwach objętych europejską polityką sąsiedztwa.

   Przewoźnicy ze Wspólnoty są uprawnieni, w odniesieniu do usług do/z Maroka, do obsługi więcej niż jednego punktu na tej samej trasie (co-terminalisation) i do wykonywania prawa do międzylądowań pomiędzy tymi punktami.

   Państwa objęte europejską polityką sąsiedztwa: Algieria, Armenia, Autonomia Palestyńska, Azerbejdżan, Białoruś, Egipt, Gruzja, Izrael, Jordania, Libia, Mołdowa, Maroko, Syria, Tunezja i Ukraina. Punkty znajdujące się w państwach objętych polityką sąsiedztwa mogą być również wykorzystywane jako punkty pośrednie.

4. Określone trasy mogą być obsługiwane w obie strony. Każdy punkt określonej trasy, pośredni lub leżący poza danym terytorium, może z wyboru przedsiębiorstwa być pominięty dla niektórych lub wszystkich usług pod warunkiem, że usługi te rozpoczynają się lub kończą na terytorium Maroka w odniesieniu do przewoźników Maroka lub na terytorium Wspólnoty Europejskiej w odniesieniu do przewoźników Wspólnoty Europejskiej.

5. Każda Strona umożliwia każdemu przewoźnikowi lotniczemu określenie częstotliwości i zdolności przewozowych oferowanych przez nią w międzynarodowych przewozach lotniczych na podstawie czynników ekonomicznych i zapotrzebowania rynku. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie może jednostronnie nakładać ograniczeń co do natężenia ruchu lotniczego, częstotliwości ani regularności usługi, ani typu statku powietrznego lub statków powietrznych wykorzystywanych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych lub ze względów ochrony środowiska lub ochrony zdrowia.

6. Każdy przewoźnik lotniczy może prowadzić miedzynarodowe przewozy lotnicze bez ograniczeń dotyczących zmiany typu używanego statku powietrznego w dowolnych punktach określonych tras.

7. W celu właściwego wykorzystania praw przewidzianych w niniejszej umowie leasing wraz z załogą (dzierżawa załogowa) przez przewoźnika marokańskiego statku powietrznego przedsiębiorstwa lotniczego państwa trzeciego lub przez przewoźnika Wspólnoty Europejskiej statku powietrznego przedsiębiorstwa lotniczego państwa trzeciego nie wymienionego w załączniku 5 może być stosowany w wyjątkowych sytuacjach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Podlega on wcześniejszemu zatwierdzeniu przez władze, które wydały licencję przewoźnikowi pożyczającemu statek powietrzny oraz przez właściwe władze drugiej Strony.

ZAŁĄCZNIK 2

Umowy dwustronne pomiędzy Marokiem i państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej

Zgodnie z art. 25 postanowienia niniejszej umowy zastępują odpowiednie postanowienia następujących umów dwustronnych o komunikacji lotniczej pomiędzy Marokiem a państwami członkowskimi:

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Królestwa Belgii a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 20 stycznia 1958 r.

Uzupełniona wymianą not w dniu 20 stycznia 1958 r.

Ostatnio zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Rabacie w dniu 11 czerwca 2002 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 8 maja 1961 r., wobec której Republika Czeska złożyła deklarację przejęcia jej postanowień.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Królestwa Danii a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 14 listopada 1977 r.

Uzupełniona wymianą not w dniu 14 listopada 1977 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Republiką Federalną Niemiec a Królestwem Maroka** sporządzona w Bonn dnia 12 października 1961 r.

Zmieniona Protokołem Ustaleń sporządzonym w Bonn dnia 12 grudnia 1991 r.

Zmieniona wymianą not z dnia 9 kwietnia 1997 r. i z dnia 16 lutego 1998 r.

Ostatnio zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Rabacie w dniu 15 lipca 1998 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Republiki Greckiej a Rządem Królestwa Maroka** sporządzona w Atenach dnia 6 października 1998 r.

Umowa powinna być odczytywana razem z protokołem ustaleń sporządzonym w Atenach dnia 6 października 1998 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Hiszpanii a Rządem Królestwa Maroka** sporządzona w Madrycie dnia 7 lipca 1970 r.

Ostatnio uzupełniona wymianą pism z dnia 12 sierpnia 2003 r. i z dnia 25 sierpnia 2003 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Republiki Francuskiej a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 25 października 1957 r.

Zmieniona wymianą pism z dnia 22 marca 1961 r.

Zmieniona uzgodnionym protokołem sporządzonym w dniach 2 i 5 grudnia 1968 r.

Zmieniona protokołem konsultacji z 17-18 maja 1976 r.

Zmieniona protokołem konsultacji z dnia 15 marca 1977 r.

Ostatnio zmieniona protokołem konsultacji z 22-23 marca 1984 r. i wymianą pism z dnia 14 marca 1984 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Republiki Włoskiej a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka** sporządzona w Rzymie dnia 8 lipca 1967 r.

Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Rzymie dnia 13 lipca 2000 r.

Ostatnio zmieniona wymianą not z dnia 17 października 2001 r. i z dnia 3 stycznia 2002 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Republiki Łotewskiej a Rządem Królestwa Maroka** sporządzona w Warszawie dnia 19 maja 1999 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Wielkiego Księstwa Luksemburga a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka** sporządzona w Bonn dnia 5 lipca 1961 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Węgierską Republiką Ludową a Królestwem Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 21 marca 1967 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Republiki Malty a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 26 maja 1983 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Jej Królewskiej Mości Królowej Niderlandów a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 20 maja 1959 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Federalnym Rządem Austrii a Rządem Królestwa Maroka** sporządzona dnia 27 lutego 2002 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 29 listopada 1969 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Portugalią a Królestwem Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 3 kwietnia 1958 r.

Uzupełniona protokołem sporządzonym w Lizbonie dnia 19 grudnia 1975 r.

Ostatnio uzupełniona protokołem sporządzonym w Lizbonie dnia 17 listopada 2003 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Królestwa Szwecji a Rządem Królestwa Maroka** sporządzona w Rabacie dnia 14 listopada 1977 r.

– Uzupełniona wymianą not w dniu 14 listopada 1977 r.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej a Rządem Królestwa Maroka** sporządzona w Londynie dnia 22 października 1965 r.

Zmieniona wymianą not z dnia 10 i 14 października 1968 r.

Zmieniona protokołem sporządzonym w Londynie dnia 14 marca 1997 r.

Ostatnio zmieniona protokołem sporządzonym w Rabacie dnia 17 października 1997 r.

b) Umowy o komunikacji lotniczej oraz inne porozumienia parafowane lub podpisane między Królestwem Maroka a państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej, które w dniu podpisania niniejszej umowy nie weszły jeszcze w życie ani nie są stosowane tymczasowo.

– Umowa o komunikacji lotniczej między **Rządem Królestwa Niderlandów a Rządem Królestwa Maroka**, w formie załącznika 1 do protokołu ustaleń sporządzonego w Hadze dnia 20 czerwca 2001 r.

ZAŁĄCZNIK 3

Procedury zezwoleń na prowadzenie działalności i zezwoleń technicznych: właściwe organy

1. Wspólnota Europejska

Niemcy

Dyrekcja Generalna ds. Lotnictwa Cywilnego, Przestrzeni Powietrznej i spraw Morskich

Federalne Ministerstwo Transportu, Prac Publicznych i Budownictwa

Austria

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Federalne Ministerstwo Transportu, Innowacji i Technologii

Belgia

Dyrekcja Generalna Transportu Lotniczego

Urząd Federalny Mobilności i Transportu

Cypr

Departament Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Komunikacji i Budownictwa

Dania

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Hiszpania

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Rozwoju

Estonia

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Finlandia

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Francja

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego (DGAC)

Grecja

Greckie Władze Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Transportu i Komunikacji

Węgry

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Gospodarki i Transportu

Irlandia

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

Departament Transportu

Włochy

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego (ENAC)

Łotwa

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Transportu

Litwa

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Luksemburg

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

Malta

Departament Lotnictwa Cywilnego

Holandia

Dyrekcja Polityki Lotnictwa

Ministerstwo Transportu, Prac Publicznych i Zarządzania Zasobami Wodnymi

Polska

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Portugalia

Krajowy Instytut Lotnictwa Cywilnego (INAC)

Ministerstwo Infrastruktury, Planowania i Administracji Terytorialnej

Republika Czeska

Departament Lotnictwa Cywilnego

Wielka Brytania

Dyrekcja Lotnictwa

Departament Transportu (DfT)

Słowacja

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji

Słowenia

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Transportu

Szwecja

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

2. Królestwo Maroka

Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Infrastruktury i Transportu

ZAŁĄCZNIK 4

Postanowienia przejściowe

1. Wdrożenie i stosowanie przez Stronę marokańską wszystkich wspólnotowych przepisów prawnych dotyczących przewozów lotniczych, wymienionych w załączniku 6, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Wspólnoty Europejskiej i zatwierdzanej przez wspólny komitet. Decyzję wspólnego komitetu przyjmuje się najpóźniej dwa lata po wejściu w życie umowy.

2. Do czasu przyjęcia tej decyzji, uzgodnione połączenia i określone trasy wymienione w załączniku 1 nie obejmują prawa przewoźników lotniczych Wspólnoty Europejskiej do podejmowania transportu w Maroko i rozładunku w punktach poza nim i vice versa oraz prawa przewoźników lotniczych Maroka do podejmowania transportu we Wspólnocie Europejskiej i rozładunku w innym punkcie Wspólnoty Europejskiej i vice versa. Jednak wszystkie prawa w ramach 5 wolności lotniczej przyznane przez jedną z umów dwustronnych między Marokiem a państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej wymienionych w załączniku 2 mogą w dalszym ciągu być wykonywane, pod warunkiem, że nie wiążą się z dyskryminacją ze względu na narodowość.

ZAŁĄCZNIK 5

Wykaz państw, o których mowa w art. 3 i 4 niniejszej umowy

1. Republika Islandii (w związku z Porozumieniem o Europejskim Obszarze Gospodarczym)

2. Księstwo Lichtensteinu (w związku z Porozumieniem o Europejskim Obszarze Gospodarczym)

3. Królestwo Norwegii (w związku z Porozumieniem o Europejskim Obszarze Gospodarczym)

4. Konfederacja Szwajcarska (w związku z umową o komunikacji lotniczej między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską).

ZAŁĄCZNIK 6

Zasady stosowane do lotnictwa cywilnego

Obowiązujące przepisy następujących aktów prawnych stosuje się zgodnie z umową, chyba że niniejszy załącznik lub załącznik 4 dotyczący przepisów przejściowych stanowi inaczej. Tam gdzie to konieczne, przedstawiono poniżej dostosowania dla poszczególnych aktów:

A. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Uwaga: Dokładne warunki uczestnictwa Maroka w EASA w charakterze obserwatora należy przedyskutować w późniejszym terminie.

Nr 3922/91

Rozporządzenie Rady nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

zmienione przez:

– Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 r. dostosowujące do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

– Rozporządzenie Komisji nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowujące do postępu naukowo - technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

– Rozporządzenie Komisji nr 2871/2000 z dnia 28 grudnia 2000 r. dostosowujące do postępu naukowo - technicznego rozporządzenie Rady nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

– Rozporządzenie (WE) Nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 - 10, 12 - 13 poza art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 zdanie drugie, załączniki I, II i III

W odniesieniu do stosowania art. 12 „państwa członkowskie” należy rozumieć jako „państwa członkowskie WE”.

Nr 94/56/WE

Dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 12

Nr 1592/2002

Rozporządzenie (WE) Nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

zmienione przez:

– Rozporządzenie (WE) Nr 1643/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

– Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1701/2003 z dnia 24 września 2003 r. dostosowujące art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 57, załączniki I i II

Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 11, załączniki I i II

Nr 1702/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 4 Załącznik

Nr 2042/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 6, załączniki I do IV

Nr 104/2004

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 104/2004 z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 7 i Załącznik

B. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 93/65

Dyrektywa Rady 93/65/EWG z dnia 19 lipca 1993 r. w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym

zmienione przez:

– Dyrektywa Rady 97/15/WE z dnia 25 marca 1997 r. przyjmująca normy Eurocontrol oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/65/EWG w sprawie definicji i korzystania ze zgodnych specyfikacji technicznych dla zamówień na sprzęt i systemy zarządzania ruchem powietrznym, zmieniona rozporządzeniem Komisji nr 2082/2000 z dnia 6 września 2000 r. przyjmującym normy Eurocontrol i zmieniającym dyrektywę 97/15/WE, przyjmującą normy Eurocontrol i zmieniającą dyrektywę Rady 93/65, zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 980/2002 z dnia 4 czerwca 2002 r., zmieniającą rozporządzenie nr 2082/2000 przyjmujące normy Eurocontrol

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 9, załączniki I i II

Z dniem 20 października 2005 r. skreśla się odniesienie do dyrektywy Rady 93/65.

Nr 2082/2000

Rozporządzeniem Komisji nr 2082/2000 z dnia 6 września 2000 r. przyjmujące normy Eurocontrol i zmieniające dyrektywę 97/15/WE, przyjmującą normy Eurocontrol i zmieniającym dyrektywę Rady 93/65

zmienione przez:

– Rozporządzenie Komisji (WE) nr 980/2002 z dnia 4 czerwca 2002 r., zmieniające rozporządzenie nr 2082/2000 przyjmujące normy Eurocontrol

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 3, załączniki I do III

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe)

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 4, 6 oraz 9 do 14.

Nr 550/2004

Rozporządzenie (EC) Nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 19

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) Nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 11

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 12

C. OCHRONA ŚRODOWISKA

Nr 89/629

Dyrektywa Rady 89/629 z dnia 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu z cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 8

Nr 92/14

Dyrektywa Rady 92/14 z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988)

zmienione przez:

– Dyrektywa Rady 98/20/WE z dnia 30 marca 1998 r. zmieniająca dyrektywę 92/14/EWG w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o Międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1998 r.)

– Dyrektywa Komisji 1999/28/WE z dnia 21 kwietnia 1999 r. zmieniająca Załącznik do dyrektywy Rady 92/14/EWG w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie drugie (1988 r.)

– Rozporządzenie Komisji (WE) NR 991/2001z dnia 21 maja 2001 r. zmieniające Załącznik do dyrektywy Rady 92/14/EWG w sprawie limitów operacyjnych samolotów objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988)

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 11 i Załącznik

Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu na lotniskach Wspólnoty

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 15, załączniki I i II

Nr 2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 16, załączniki I do IV

D. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 10

Nr 92/59

Dyrektywa Rady 92/59 z dnia 29 czerwca 1992 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 19

Nr 93/13

Dyrektywa Rady 93/13 z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 10 i Załącznik

Nr 95/46

Dyrektywa 95/46 Parlamentu Europejskiego i Rady z 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 34

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych

zmienione przez:

– Rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 8

Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 17

E. KOMPUTEROWE SYSTEMY REZERWACJI

Nr 2299/1989

Rozporządzenie Rady nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji

zmienione przez:

– Rozporządzenie Rady (EWG) NR 3089/93 z dnia 29 października 1993 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji

– Rozporządzenie Rady (WE) NR 323/1999 z dnia 8 lutego 1999 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji (CRS)

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 22 i Załącznik

F. ASPEKTY SPOŁECZNE

Nr 1989/391

Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 16 oraz 18-19

Nr 2003/88

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 19, 21 do 24 oraz 26 do 29

Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego Porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu latającego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 5

G. INNE PRZEPISY

Nr 91/670

Dyrektywa Rady nr 91/670 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie wzajemnego uznawania licencji personelu pełniącego określone funkcje w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: Artykuły 1 do 8 i Załącznik