EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 30.3.2006
COM(2006) 145 galīgā redakcija

2006/0048 (CNS)

Priekšlikums

PADOMES UN EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS PADOMES SANĀKSMĒ

par Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma parakstīšanu un pagaidu piemērošanu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses

Priekšlikums

PADOMES UN EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS PADOMES SANĀKSMĒ

par Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma noslēgšanu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums starp Eiropas Kopienu un Marokas Karalisti ir apspriests saskaņā ar Padomes 2004. gada decembrī piešķirtu pilnvaru.

- **Vispārējais konteksts**

Pamatojoties uz pilnvaru sarunu direktīvām, Marokas nolīguma teksts tika pieņemts *ad referendum* pēdējā sarunu kārtā 2005. gada 14. decembrī, un to parafēja priekšsēdētāja vietnieks Barrot un Marokas iekārtu un transporta ministrs Ghellab, pirmajā Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu transporta ministru konferencē, kas notika Marakešā 2005. gada 15. decembrī. Nolīguma parakstīšana ir paredzēta 2006. gada pirmajā pusē.

- **Spēkā esošie noteikumi šā priekšlikuma darbības jomā**

Priekšlikuma jomā nav spēkā esošu noteikumu.

- **Atbilstība Eiropas Savienības mērķiem un politikai citās jomās**

Marokas nolīgums ir pirmais solis aviācijas attiecību nostiprināšanā starp Eiropas Kopienu un ES kaimiņvalstīm, kā tas noteikts Komisijas Paziņojuma KOM(2005)79 galīgā redakcijā „Attīstīt Kopienas aviācijas ārējās politikas programmu".

2) APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un respondentu vispārīgs raksturojums

Visā sarunu procesa gaitā Komisijai ir palīdzējis Konsultatīvais forums, kas pārstāv aktīvi iesaistīto nozari.

Atbilžu apkopojums un kā tās ņemtas vērā

Notikušas vairāk nekā sešas tikšanās ar Konsultatīvo forumu, kuru laikā izskatīts tolaik projekta stadijā esošais nolīgums. Visi komentāri ir pienācīgi ņemti vērā.

- **Speciālo zināšanu apkopošana un izmantošana**

Neatkarīgu ekspertu atzinums nebija nepieciešams.

- **Ietekmes novērtējums**

Nolīgums būs svarīgs, lai sasniegtu augstāko iespējamo konverģences pakāpi starp Maroku un Eiropas Savienību ar ekonomiku, sociālo jomu un vides aizsardzību saistītos jautājumos aviācijas nozarē.

Ekonomika: nolīgums paredz, ka Marokas pārvadātāji pieņems tos pašus standartus, kas attiecas uz Kopienas pārvadātājiem drošuma, drošības un konkurences jautājumos.

Vide: visus vides noteikumus, kas piemērojami aviācijas nozarei, pieņems arī Maroka.

Sociālā joma: Maroka arī pieņems Eiropas standartus sociālajos jautājumos saistībā ar aviāciju.

Nolīgumā paredzēti aizsargpasākumi, lai nodrošinātu ātru rīcību jebkuras novirzes gadījumā.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

- **Ierosinātās rīcības kopsavilkums**

Pateicoties iepriekšējam Marokas un Eiropas Savienības attiecību stāvoklim, Marokas nolīguma rezultātā notiks Marokas transporta tirgus nevainojama integrācija Eiropas tirgū ar divpakāpju piekļuves palīdzību, vienmēr balstoties uz trim aviācijas ārpolitikas pīlāriem: reglamentējošā konverģence (EK aviācijas regulējuma integrācija, līdzdalība Eiropas vienotajā gaisa telpā), ko papildinās mērķtiecīga tehniskā palīdzība (piemēram, ar *PAST* instrumenta palīdzību), kas nodrošinās augstāko iespējamo tirgus atvērtības pakāpi. Tā rezultātā izveidosies neierobežota komerciāla vide, kurā uzņēmumi varēs brīvi pieņemt komerciālus lēmumus un darboties saskaņā ar augstākajiem standartiem aviācijas drošuma, aviācijas drošības, vides un patērētāju aizsardzības jomās.

- **Juridiskais pamats**

Astoņdesmitā panta 2. punkts saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmā apakšpunkta pirmo teikumu un 300. panta 4. punktu.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes princips ir piemērojams tiktāl, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis priekšlikuma mērķus nevar pietiekami īstenot šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma starp Kopienu un Marokas Karalisti mērķis nav tikai atvērt tirgus starp abām pusēm, bet arī ietvert plašu aviācijas tiesību aktu saskaņošanu ar svarīgākajām Kopienas noteikumu un tiesību aktu daļām, tostarp par drošumu, ekonomisko regulējumu un jo īpaši konkurences tiesību aktiem, gaisa satiksmes vadību un patērētāju aizsardzību. Nolīgums arī piedāvās pakāpeniski atvērt piekļuvi tirgum starp Maroku un ES, nodrošinot abu pušu pasažieriem un nozares pārstāvjiem būtiski uzlabotas iespējas. Visbeidzot, šis nolīgums sniedz konkrētu piemēru tam, kas var tikt sasniegts Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu

partnerībā.

Rīcība Kopienas mērogā ļaus labāk sasniegt priekšlikuma mērķus šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Nolīgums ļauj vienlaicīgi attiecināt tā noteikumus uz 25 dalībvalstīm, piemērojot tos pašus noteikumus bez diskriminācijas un par labu visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem neatkarīgi no to valstspiederības. Pārvadātāji tagad var brīvi darboties no jebkuras vietas Eiropas Savienībā līdz jebkurai vietai Marokā.

Pieaugs arī tirgus iespējas: Marokai, kuras iedzīvotāju skaits ir 31 miljons, un ES, kuras iedzīvotāju skaits ir 450 miljoni, pašreizējais ikgadējais pieaugums gaisa satiksmes jomā jau ir aptuveni 7%. Visu jaudu ierobežojumu atcelšana starp Maroku un ES var piesaistīt jaunus tirgus dalībniekus un radīt iespējas apkalpot nepieprasītas lidostas. Jaunas tiesības kopīgos lidojumos un gaisa kuģu nomāšanā ar apkalpi nodrošinās pārvadātājiem turpmākas iespējas un attīstīs tirgu.

Turklāt aviācijas tiesību aktu pielīdzināšanu var īstenot tikai Kopienas līmenī, jo nolīguma darbības jomā ir ietverti Kopienas noteikumi un tiesību akti.

Priekšlikums tādējādi atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Sākot ar 1. posmu, tiek izveidota apvienota organizācija, lai apspriestu jautājumus par nolīguma īstenošanu, kā arī pieņemtu lēmumu par jauno tiesību aktu integrēšanu tajā. Apvienotā komiteja strādās, lai attīstītu nolīgumu, risinātu sociālos jautājumus un ekonomiskos priekšlikumus par īpašumtiesībām un kontroli. Apvienoto komiteju veidos Komisijas un dalībvalstu pārstāvji.

Turklāt dalībvalstis turpinās veikt parastos administratīvos uzdevumus starptautiskā gaisa transporta kontekstā, bet tas notiks saskaņā ar vienādi piemērojamiem kopīgiem noteikumiem.

- **Juridisko instrumentu izvēle**

Ierosinātie juridiskie instrumenti: citi.

Citi tiesību akti nebūtu piemēroti šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Divpusējas aviācijas attiecības var regulēt tikai starptautiskos nolīgumos.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Simulācija, izmēģinājuma posms un pārejas periods**

Priekšlikumam ir bijis vai būs pārejas periods.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Ierosinātais tiesību akts attiecas uz EEZ, un tāpēc tas ir jāattiecina uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

PADOMES UN EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS PADOMES SANĀKSMĒ

par Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma parakstīšanu un pagaidu piemērošanu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses

(dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME UN DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJI EIROPAS SAVIENĪBAS PADOMES SANĀKSMĒ,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmā apakšpunkta pirmo teikumu un 300. panta 4. punktu,

tā kā:

(1) Komisija Kopienas un dalībvalstu vārdā ir apspriedusi ar Marokas Karalisti Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu (turpmāk tekstā – „nolīgums").

(2) Nolīgums tika parafēts Marakešā 2005. gada 4. decembrī.

(3) Ievērojot to, ka nolīgums vēlāk, iespējams, tiks noslēgts, Kopienai un dalībvalstīm tas ir jāparaksta un jāpiemēro provizoriski.

(4) Ir nepieciešams noteikt reglamentu Kopienas un dalībvalstu līdzdalībai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 21. pantu, un strīdu izšķiršanas procedūrās, kuras paredzētas nolīguma 22. pantā, kā arī, lai īstenotu noteiktus nolīguma noteikumus, tostarp tos, kas attiecas uz aizsargpasākumu pieņemšanu, satiksmes tiesību piešķiršanu un atsaukšanu un noteiktiem drošuma un drošības jautājumiem,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO LĒMUMU.

1. pants (Parakstīšana)

Ievērojot to, ka nolīgums vēlāk, iespējams, tiks noslēgts, Padomes priekšsēdētājs ar šo tiek pilnvarots izraudzīties personu, kas Kopienas vārdā tiesīga parakstīt Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses. Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

2. pants (Pagaidu piemērošana)

Līdz nolīguma spēkā stāšanās dienai un, sākot ar parakstīšanas dienu, Kopiena un dalībvalstis to piemēro pagaidu kārtībā.

3. pants (Apvienotā komiteja)

1. Kopiena un dalībvalstis ir pārstāvētas Apvienotajā komitejā, kuru saskaņā ar nolīguma 21. pantu izveido Komisijas un dalībvalstu pārstāvji.

2. Kopienas un dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā attiecībā uz nolīguma pielikumu grozījumiem, jebkuriem jautājumiem saistībā ar nolīguma 6. vai 7. pantu vai jebkuru citu jautājumu, kas ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē, nosaka Komisija. Visos citos gadījumos Kopienas nostāju nosaka Padome ar kvalificētu balsu vairākumu pēc Komisijas priekšlikuma saņemšanas.

3. Komisija iepazīstina Apvienoto komiteju ar Kopienas un dalībvalstu nostāju.

4. pants (Strīdu izšķiršana)

1. Komisija pārstāv Kopienu un dalībvalstis strīdu izšķiršanas procesā saskaņā ar nolīguma 22. pantu.

2. Lēmumu atlikt priekšrocību piemērošanu atbilstīgi nolīguma 22. panta 6. punktam pieņem Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

3. Lēmumu par jebkuru citu piemērotu rīcību, kas jāpieņem saskaņā ar nolīguma 22. pantu jautājumos, kas ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē, pieņem Komisija ar Padomes ieceltās dalībvalstu pārstāvju īpašās komitejas palīdzību.

5. pants (Aizsargpasākumi)

1. Lēmumu veikt aizsargpasākumus atbilstīgi nolīguma 23. pantam pēc savas iniciatīvas vai pēc kādas dalībvalsts lūguma pieņem Komisija, kurai palīdz Padomes ieceltā dalībvalstu pārstāvju īpašā komiteja.

2. Gadījumā, ja dalībvalsts lūdz Komisijai piemērot aizsargpasākumus, tai, pamatojot savu lūgumu, jāiesniedz Komisijai nepieciešamā attaisnojošā informācija. Komisija pieņem lēmumu par šādu lūgumu viena mēneša laikā vai steidzamos gadījumos – 10 darbdienu laikā – un informē Padomi un dalībvalstis par savu lēmumu. Jebkura dalībvalsts drīkst nodot Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē 10 darbdienu laikā pēc tā paziņošanas. Padome drīkst pieņemt atšķirīgu lēmumu viena mēneša laikā pēc lēmuma nodošanas izskatīšanai. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

6. pants (Tiesības veikt satiksmi)

1. Dalībvalstis informē Komisiju pirms jebkura lēmuma pieņemšanas, kuru tās plāno pieņemt saskaņā ar nolīguma 3. vai 4. pantu.

2. Ja Komisija jebkurā laikā konstatē, ka lēmums, kuru dalībvalsts pieņēmusi vai gatavojas pieņemt saskaņā ar nolīguma 3. vai 4. pantu, nav saderīgs ar nolīgumu, tā adresē lēmumu šai dalībvalstij, pieprasot pienācīgi rīkoties, lai panāktu atbilstību nolīgumam. Komisija informē Padomi un pārējās dalībvalstis par šādu lēmumu. Jebkura dalībvalsts drīkst nodot Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē 10 darbdienu laikā pēc tā paziņošanas. Padome drīkst pieņemt atšķirīgu lēmumu viena mēneša laikā pēc lēmuma nodošanas izskatīšanai. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

7. pants (Drošums)

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkādām prasībām vai paziņojumiem, kurus tās izdarījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 13. pantu.

8. pants (Drošība)

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkādām prasībām vai paziņojumiem, kurus tās izdarījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 14. pantu.

Briselē,

Padomes vārdā–
priekšsēdētājs

2006/0048 (CNS)

Priekšlikums

PADOMES UN EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS PADOMES SANĀKSMĒ

par Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma noslēgšanu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME UN DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJI EIROPAS SAVIENĪBAS PADOMES SANĀKSMĒ,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmā apakšpunkta pirmo teikumu, 300. panta 3. punkta pirmo apakšpunktu un 300. panta 4. punktu,

tā kā:

(5) Komisija Kopienas un dalībvalstu vārdā ir apspriedusi ar Marokas Karalisti Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu (turpmāk tekstā – „nolīgums”).

(2) Nolīgums tika parakstīts …..

(3) Nolīgums jāapstiprina Kopienai un dalībvalstīm.

(4) Ir nepieciešams noteikt reglamentu Kopienas un dalībvalstu līdzdalībai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 21. pantu, un strīdu izšķiršanas procedūrās, kuras paredzētas nolīguma 22. pantā, kā arī, lai īstenotu noteiktus nolīguma noteikumus, tostarp tos, kas attiecas uz aizsargpasākumu pieņemšanu, satiksmes tiesību piešķiršanu un atsaukšanu un noteiktiem drošuma un drošības jautājumiem,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO LĒMUMU.

1. pants (Apstiprināšana)

1. Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Marokas Karalisti, no otras puses, ar šo tiek apstiprināts Kopienas vārdā. Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

2. Pēc iekšējo procedūru pabeigšanas attiecībā uz šā nolīguma stāšanos spēkā, katra dalībvalsts Padomes Sekretariātam iesniedz diplomātisku notu, kura paredzēta nolīguma 29. pantā.

3. Padomes priekšsēdētājs ar šo tiek pilnvarots izraudzīties personu, kas ir tiesīga Kopienas un dalībvalstu vārdā iesniegt Marokas Karalistei diplomātiskās notas, kuras paredzētas nolīguma 29. pantā. *[pamatojoties uz nolīguma ar ASV 25. pantu, kuru juridiskais dienests iesaka ietvert 29. pantā.]*

2. pants (Apvienotā komiteja)

1. Kopiena un dalībvalstis ir pārstāvētas Apvienotajā komitejā, kuru saskaņā ar nolīguma 21. pantu izveido Komisijas un dalībvalstu pārstāvji.

2. Kopienas un dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā attiecībā uz nolīguma pielikumu grozījumiem, jebkuriem jautājumiem saistībā ar nolīguma 6. vai 7. pantu vai jebkuru citu jautājumu, kas ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē, nosaka Komisija. Visos citos gadījumos Kopienas nostāju nosaka Padome ar kvalificēta balsu vairākuma palīdzību pēc Komisijas priekšlikuma saņemšanas.

3. Ar Kopienas un dalībvalstu nostāju Apvienoto komiteju iepazīstina Komisija.

3. pants (Strīdu izšķiršana)

1. Komisija pārstāv Kopienu un dalībvalstis strīdu izšķiršanas procesā saskaņā ar nolīguma 22. pantu.

2. Lēmumu atlikt priekšrocību piemērošanu atbilstīgi nolīguma 22. panta 6. punktam pieņem Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

3. Lēmumu par jebkuru citu piemērotu rīcību, kas jāpieņem saskaņā ar nolīguma 22. pantu jautājumos, kas ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē, pieņem Komisija ar Padomes ieceltās dalībvalstu pārstāvju īpašās komitejas palīdzību.

4. pants (Aizsargpasākumi)

1. Lēmumu veikt aizsargpasākumus atbilstīgi nolīguma 23. pantam pēc savas iniciatīvas vai pēc kādas dalībvalsts lūguma pieņem Komisija, kurai palīdz Padomes iecelta dalībvalstu pārstāvju īpašā komiteja.

2. Gadījumā, ja dalībvalsts lūdz Komisijai piemērot aizsargpasākumus, tai, pamatojot savu lūgumu, jāiesniedz Komisijai nepieciešamā attaisnojošā informācija. Komisija pieņem lēmumu par šādu lūgumu viena mēneša laikā vai steidzamos gadījumos – 10 darbdienu laikā – un informē Padomi un dalībvalstis par savu lēmumu. Jebkura dalībvalsts drīkst nodot Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē 10 darbdienu laikā pēc tā paziņošanas. Padome drīkst pieņemt atšķirīgu lēmumu viena mēneša laikā pēc lēmuma nodošanas izskatīšanai. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

5. pants (Tiesības veikt satiksmi)

1. Dalībvalstis informē Komisiju pirms jebkura lēmuma pieņemšanas, kuru tās plāno pieņemt saskaņā ar nolīguma 3. vai 4. pantu.

2. Ja Komisija jebkurā laikā konstatē, ka lēmums, kuru dalībvalsts pieņēmusi vai gatavojas pieņemt saskaņā ar nolīguma 3. vai 4. pantu, nav saderīgs ar nolīgumu, tā adresē lēmumu šai dalībvalstij, pieprasot pienācīgi rīkoties, lai panāktu atbilstību nolīgumam. Komisija informē Padomi un pārējās dalībvalstis par šādu lēmumu. Jebkura dalībvalsts drīkst nodot Komisijas lēmumu izskatīšanai Padomē 10 darbdienu laikā pēc tā saņemšanas. Padome drīkst pieņemt atšķirīgu lēmumu viena mēneša laikā pēc lēmuma nodošanas izskatīšanai. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

6. pants (Drošums)

Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkādām prasībām vai paziņojumiem, kurus tās izdarījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 13. pantu.

7. pants (Drošība)

Dalībvalstis *nekavējoties* informē Komisiju par jebkādām prasībām vai paziņojumiem, kurus tās izdarījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 14. pantu.

Briselē,

Padomes vārdā–
priekšsēdētājs

PIELIKUMS

EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU AVIĀCIJAS NOLĪGUMAM
STARP
EIROPAS KOPIENU
UN TĀS DALĪBVALSTĪM, no vienas puses,
UN
MAROKAS KARALISTI, no otras puses

BEĻĢIJAS KARALISTE,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

UNGĀRIJAS REPUBLIKA,

MALTAS REPUBLIKA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

LIELBRITĀNIJAS UN ZIEMEĻĪRIJAS APVIENOTĀ KARALISTE,

Eiropas Kopienas dibināšanas līguma līgumslēdzējas puses, turpmāk tekstā – „dalībvalstis”, un

EIROPAS KOPIENA,

turpmāk tekstā – „Kopiena”, no vienas puses, un

MAROKAS KARALISTE,

turpmāk tekstā – „Maroka”, no otras puses,

vēloties veicināt starptautisku aviācijas sistēmu, pamatojoties uz godīgu konkurenci starp gaisa pārvadātājiem tirgū ar minimālu valdības iejaukšanos un regulāciju;

vēloties atvieglot starptautiskās gaisa satiksmes paplašināšanās iespējas, tostarp attīstot gaisa satiksmes tīklus atbilstoši pasažieru un transportētāju vajadzībām pēc ērtiem gaisa satiksmes pakalpojumiem;

vēloties radīt iespēju gaisa pārvadātājiem piedāvāt tūristiem un transportētājiem konkurētspējīgas cenas un pakalpojumus atvērtos tirgos;

vēloties, lai visi gaisa satiksmes nozares sektori, tostarp gaisa pārvadātāju darba ņēmēji, gūtu labumu no liberalizēta nolīguma;

vēloties nodrošināt augstāko drošuma un drošības līmeni starptautiskajā gaisa satiksmē un atkārtoti apliecinot to nopietnās bažas par aktiem vai draudiem attiecībā uz gaisa kuģa drošību, kas apdraud personu vai īpašuma drošumu, negatīvi ietekmē gaisa satiksmes darbību un mazina sabiedrības uzticēšanos civilās aviācijas drošumam;

atzīmējot Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kuras parakstīšana sākās Čikāgā 1944. gada 7. decembrī;

vēloties nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa pārvadātājiem;

atzīstot, ka valdības subsīdijas var negatīvi ietekmēt konkurenci starp gaisa pārvadātājiem un apdraudēt šā nolīguma galvenos mērķus;

apliecinot vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā un atzīstot suverēno valstu tiesības veikt šai ziņā piemērotus pasākumus;

atzīmējot patērētāju aizsardzības nozīmi, tostarp aizsardzību, ko paredz Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Monreālā 1999. gada 28. maijā, ciktāl abas puses ir šīs konvencijas dalībvalstis;

vēloties pamatoties uz esošajiem gaisa satiksmes nolīgumiem, lai atvērtu piekļuvi tirgiem un palielinātu patērētāju, gaisa pārvadātāju, darbaspēka un sabiedrības ieguvumus abās pusēs;

ņemot vērā, ka nolīgums starp Eiropas Kopienu un Maroku var radīt ietekmi uz Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu attiecībām aviācijas jomā, lai pilnībā veicinātu ieguvumus no liberalizācijas šai svarīgajā tautsaimniecības nozarē;

atzīmējot, ka šāda nolīguma mērķis ir tikt piemērotam progresīvā, bet integrētā veidā, un to, ka piemērots mehānisms var nodrošināt arvien ciešāku saskaņotību ar Kopienas tiesību aktiem,

ir vienojušās šādi.

1. pants

Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja vien nav noteikts citādi.

1. Termini „saskaņotais pakalpojums" un „noteiktais maršruts" nozīmē starptautisko gaisa satiksmi atbilstīgi šā nolīguma 2. pantam un 1. pielikumam.

2. „Nolīgums" nozīmē šo nolīgumu, tā pielikumus un jebkādus to grozījumus.

3. „Gaisa satiksme" ir pasažieru, bagāžas, kravas un pasta pārvadājumi ar gaisa kuģi, vai nu atsevišķi, vai apvienojumā, kas tiek piedāvāti sabiedrībai par atlīdzību vai īres maksu, kas, lai izvairītos no šaubām, ietver regulāru un neregulāru (līgumreisu) gaisa satiksmes un pilnu kravas pakalpojumu spektru.

4. „Asociācijas nolīgums" ir Eiropas un Vidusjūras valstu reģiona nolīgums, ar kuru tika izveidota Eiropas Kopienu un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Marokas Karalistes, no otras puses, asociācija un kas parakstīts Briselē 1996. gada 26. februārī.

5. „Kopienas darbības licence" ir darbības licence attiecībā uz Eiropas Kopienā reģistrētiem gaisa pārvadātājiem, kas izsniegta un pagarināta saskaņā ar Padomes 1992. gada 23. jūlija Regulu (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu.

6. „Konvencija" nozīmē Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kuras parakstīšana sākās Čikāgā 1944. gada 7. decembrī, un ietver

   (a) jebkurus grozījumus, kas stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) apakšpunktu un kurus ir ratificējusi gan Maroka, gan Eiropas Savienības dalībvalsts vai dalībvalstis, kā tas piemērojams attiecībā uz konkrēto jautājumu, un

(b) jebkuru pielikumu vai jebkuru tā grozījumu, kas pieņemts saskaņā ar konvencijas 90. pantu, ciktāl šis pielikums vai grozījums ir spēkā gan Marokā, gan Eiropas Kopienas dalībvalstī vai dalībvalstīs, kā tas piemērojams attiecībā uz konkrēto jautājumu.

7. „Pilnas izmaksas" ir pakalpojumu sniegšanas izmaksas, pieskaitot saprātīgu maksu par administratīvajām pieskaitāmajām izmaksām un attiecīgā gadījumā – jebkādu piemērojamu maksu, kas atspoguļo vides aizsardzības izmaksas, – un tiek piemērotas, neņemot vērā valstspiederību.

8. „Puses" nozīmē, no vienas puses, Kopienu vai dalībvalstis, vai Kopienu un tās dalībvalstis saskaņā ar to attiecīgajām pilnvarām un, no otras puses, Maroku.

9. „Valstspiederīgais" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kurai ir Marokas valstspiederība attiecībā uz Marokas pusi vai jebkuras dalībvalsts valstspiederība attiecībā uz Eiropas pusi, ciktāl to, juridiskas personas gadījumā, pastāvīgi un efektīvi, tieši vai ar vairākuma līdzdalību kontrolē fiziskas vai juridiskas personas ar Marokas valstspiederību Marokas gadījumā vai fiziskas vai juridiskas personas ar kādas dalībvalsts vai kādas trešās valsts, kas noteiktas 5. pielikumā, valstspiederību – attiecībā uz Eiropas pusi.

10. „Subsīdijas" ir jebkāds finansiāls ieguldījums, ko piešķīrušas valsts iestādes vai kāda reģionāla vai cita sabiedriska organizācija, t.i., ja

(a) valdības vai reģionālas iestādes, vai citas sabiedriskas organizācijas praksē ietilpst tieša finansējuma piešķiršana, piemēram, dotācijas, aizdevumi vai ieguldījums kapitālā, iespējams tiešs finansējuma piešķīrums komercsabiedrībai vai komercsabiedrības saistību, piemēram, aizdevuma garantiju, pārņemšana;

(b) valdība vai reģionālās iestādes, vai cita sabiedriska organizācija atsakās no parasti piemērojamiem ienākumiem vai neiekasē tos;

(c) valdība vai reģionāla iestāde, vai cita sabiedriska organizācija nodrošina preces vai pakalpojumus, kas neattiecas uz vispārējo infrastruktūru, vai pērk preces un pakalpojumus;

(d) valdība vai reģionāla iestāde, vai cita sabiedriska organizācija veic iemaksas finansēšanas mehānismā vai uztic, vai norīko privātu iestādi veikt vienu vai vairākas funkcijas, kas aprakstītas (i), (ii) un (iii) un kas parasti būtu piešķirtas valdībai, un praksē reālā nozīmē neatšķiras no parastas valdību prakses,

un ja tādējādi tiek nodrošinātas priekšrocības.

11. „Starptautiskā gaisa satiksme" ir gaisa satiksme, kas šķērso gaisa telpu pāri vairāk nekā vienas valsts teritorijai.

12. „Cena" nozīmē gaisa pārvadātāju vai to aģentu piemērotos tarifus par pasažieru, bagāžas un/vai kravas pārvadāšanu (izņemot pastu) gaisa satiksmē, ietverot, kur tas piemērojams, virszemes satiksmi saistībā ar starptautisko gaisa satiksmi un nosacījumus, kuriem pakļauta to piemērošana.

13. „*SESAR*” nozīmē Eiropas vienotās gaisa telpas tehnisko īstenošanu, kas nodrošina saskaņotu un sinhronizētu jaunās paaudzes gaisa satiksmes vadības sistēmu izstrādi un ieviešanu.

14. „Teritorija” attiecībā uz Marokas Karalisti nozīmē sauszemes teritorijas (kontinentālās un salas), iekšējos ūdeņus un teritoriālo jūru tās suverenitātē vai jurisdikcijā un attiecībā uz Eiropas Kopienu – sauszemes teritorijas (kontinentālās un salas), iekšējos ūdeņus un teritoriālo jūru, kurām tiek piemērots Eiropas Kopienas dibināšanas līgums un šā līguma un jebkāda tā tiesības pārņemoša dokumenta nosacījumi. Šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgo juridisko nostāju attiecībā uz strīdu par teritoriju, kurā atrodas lidosta; šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai tiek atlikta, kamēr sāks darboties pasākumi, kurus nosaka Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru 1987. gada 2. decembra kopīgā deklarācija.

I SADAĻA

EKONOMISKIE NOTEIKUMI

2. pants

Tiesības veikt satiksmi

1. Katra puse piešķir otrai pusei, izņemot 1. pielikumā minētos gadījumus, šādas tiesības veikt starptautisku gaisa satiksmi, ko īsteno otras puses gaisa pārvadātāji:

   (a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;

   (b) tiesības nolaisties tās teritorijā ar jebkādu nolūku, kas nav saistīts ar pasažieru, bagāžas, kravas un/vai pasta uzņemšanu vai izkāpšanu/izkraušanu no gaisa transporta (nolūki, kas nav saistīti ar satiksmi);

   (c) veicot saskaņoto pakalpojumu pa konkrētu maršrutu, tiesības nolaisties tās teritorijā, lai uzņemtu un izsēdinātu/izkrautu starptautiskas satiksmes pasažierus, kravu un/vai pastu, atsevišķi vai kopā; un

   (d) tiesības, kas citādi noteiktas šajā nolīgumā.

2. Neviens šā nolīguma nosacījums nepiešķir

   (a) Marokas gaisa pārvadātājiem – tiesības jebkuras Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu un/vai pastu, ko pārvadā kompensācijas kārtībā un kā galamērķis ir cita vieta šīs Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā;

   (b) Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājiem – tiesības Marokas teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu un/vai pastu, ko pārvadā kompensācijas kārtībā un kā galamērķis ir cita vieta Marokas teritorijā.

3. pants

Atļaujas izsniegšana

Saņemot pieteikumus darbības atļaujas saņemšanai no vienas puses gaisa pārvadātāja, otras puses kompetentās iestādes piešķir attiecīgās atļaujas ar vismazāko iespējamo procesuālo kavēšanos, ja

(a) attiecībā uz Marokas gaisa pārvadātāju:

– gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības veikšanas vieta un juridiskā adrese, ja tāda ir, atrodas Marokā, un tas ir saņēmis licenci un jebkādus citus atbilstošus dokumentus saskaņā ar Marokas Karalistes tiesību aktiem;

– Maroka īsteno un uztur gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli; un

– gaisa pārvadātājs tieši vai ar vairākumu pieder un turpina piederēt Marokai un/vai Marokas valstspiederīgajiem, un to vienmēr efektīvi kontrolē Maroka un/vai Marokas valstspiederīgie, vai tas tieši vai ar vairākumu pieder un turpina piederēt dalībvalstīm un/vai dalībvalstu valstspiederīgajiem, un to vienmēr efektīvi kontrolē dalībvalstis un/vai dalībvalstu valstspiederīgie;

(b) attiecībā uz Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāju:

– gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības veikšanas vieta un juridiskā adrese, ja tāda ir, atrodas Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un tas ir saņēmis Kopienas darbības licenci; un

– ir skaidri noteikta Eiropas Kopienas dalībvalsts, kas ir atbildīga par gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un attiecīgā aeronavigācijas iestāde, kas īsteno un uztur gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli;

– gaisa pārvadātājs tieši vai ar vairākumu pieder un turpina piederēt dalībvalstīm un/vai dalībvalstu valstspiederīgajiem, vai citām 5. pielikumā minētām valstīm, un/vai šo citu valstu valstspiederīgajiem;

(c) gaisa pārvadātājam ir nepieciešamā kvalifikācija, lai izpildītu noteikumus saskaņā ar tiesību aktiem un noteikumiem, ko starptautiskā gaisa transporta darbībā parasti piemēro puse, kura izskata pieteikumu vai pieteikumus; un

(d) tiek ievēroti un īstenoti noteikumi, kas izklāstīti 13. pantā (Aviācijas drošums) un 14. pantā (Aviācijas drošība).

4. pants

Atļaujas atsaukšana

1. Jebkuras puses kompetentās iestādes drīkst atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības atļaujas vai citādi atcelt vai ierobežot otras puses gaisa pārvadātāja darbību gadījumos, ja:

   (a) attiecībā uz Marokas gaisa pārvadātāju:

   – gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības veikšanas vieta un, ja tāda ir, juridiskā adrese nav Marokā vai tas nav saņēmis darbības licenci un jebkādus citus atbilstošus dokumentus saskaņā ar spēkā esošajiem Marokas tiesību aktiem;

   – Maroka neīsteno un neuztur gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli; vai

   – gaisa pārvadātājs tieši vai ar vairākumu nepieder un to efektīvi nekontrolē Maroka un/vai Marokas valstspiederīgie, vai dalībvalstis, un/vai dalībvalstu valstspiederīgie;

   (b) attiecībā uz Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāju:

   – gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības veikšanas vieta un juridiskā adrese, ja tāda ir, neatrodas Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un tas nav saņēmis Kopienas darbības licenci;

   – nav skaidri noteikta Eiropas Kopienas dalībvalsts, kas ir atbildīga par gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un attiecīgā aeronavigācijas iestāde, kas īsteno un uztur gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli; vai

   – gaisa pārvadātājs tieši vai ar vairākumu nepieder un neturpina piederēt dalībvalstīm un/vai dalībvalstu valstspiederīgajiem, vai citām 5. pielikumā minētām valstīm, un/vai šo citu valstu valstspiederīgajiem;

   (c) gaisa pārvadātājs nav ievērojis šā nolīguma 5. pantā (Tiesību aktu piemērošana) noteiktos tiesību aktus un noteikumus; vai

   (d) netiek ievēroti un īstenoti noteikumi, kas izklāstīti 13. pantā (Aviācijas drošums) un 14. pantā (Aviācijas drošība).

2. Ja vien tūlītēja rīcība nav būtiski svarīga, lai novērstu turpmāku neatbilstību šā panta 1. punkta c) un d) apakšpunktam, šajā pantā noteiktās tiesības īstenojamas tikai pēc otras puses kompetento iestāžu uzklausīšanas.

4.a pants

Investīcijas

Vairākuma īpašumtiesības vai efektīva kontrole attiecībā uz Marokas gaisa pārvadātāju, ko īsteno kāda dalībvalsts vai tās valstspiederīgie, vai attiecībā uz Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāju, ko īsteno Maroka vai tās valstspiederīgie, ir pakļauta saskaņā ar šo nolīgumu izveidotās Apvienotās komitejas iepriekšēja lēmumam.

Minētajā lēmumā norāda noteikumus, kas saistīti ar saskaņotajiem pakalpojumiem atbilstīgi šim nolīgumam un pakalpojumiem starp trešām valstīm un pusēm.

Šā nolīguma 21. panta 9. punkta noteikumi nav piemērojami šāda veida lēmumiem.

5. pants

Tiesību aktu piemērošana

1. Ielidojot, atrodoties vai atstājot vienas puses teritoriju, otras puses gaisa pārvadātājiem jāievēro šajā teritorijā piemērojamie tiesību akti un noteikumi attiecībā uz starptautiskajā gaisa transportā iesaistītu gaisa kuģu uzņemšanu vai aizlidošanu no šīs teritorijas vai uz gaisa kuģu kustības veikšanu vai navigāciju.

2. Ielidojot, atrodoties vai atstājot vienas puses teritoriju, otras puses gaisa pārvadātājiem attiecībā uz pasažieriem, apkalpēm vai kravām jāievēro šajā teritorijā piemērojamie tiesību akti un noteikumi attiecībā uz gaisa kuģu pasažieru, apkalpes vai kravu uzņemšanu vai aizceļošanu no šīs teritorijas (tostarp noteikumi attiecībā uz ieceļošanu, formalitāšu kārtošanu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai – pasta gadījumā – pasta noteikumi).

6. pants

Konkurence

Šā nolīguma darbības jomā piemērojami Asociācijas nolīguma IV sadaļas II nodaļas noteikumi („Konkurence un citi ekonomiskie noteikumi”), izņemot gadījumus, kad konkrētāki noteikumi ir ietverti šajā nolīgumā.

7. pants

Subsīdijas

1. Puses atzīst, ka valsts subsīdijas gaisa pārvadātājiem izkropļo vai draud izkropļot konkurenci, piešķirot labvēlību noteiktiem uzņēmumiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā, apdraud šā nolīguma galvenos mērķus un nav savienojami ar atvērtas aviācijas telpas principu.

2. Kad tiek uzskatīts par būtiski svarīgu piešķirt valsts subsīdijas kādam gaisa pārvadātājam vai pārvadātājiem, kas darbojas saskaņā ar šo nolīgumu, lai sasniegtu likumīgu mērķi, šādām subsīdijām jābūt proporcionālām ar šo mērķi, caurskatāmām un organizētām tā, lai pēc iespējas samazinātu to negatīvo ietekmi uz otras puses gaisa pārvadātājiem. Puse, kas piešķir jebkādas subsīdijas, bez kavēšanās informē otru pusi par tās nodomu piešķirt subsīdijas un tā atbilstību šā nolīguma kritērijiem.

3. Ja viena puse uzskata, ka otras puses vai, atkarībā no konkrētās situācijas, citas valsts vai valdības institūcijas piešķirtās subsīdijas neatbilst 2. punkta kritērijiem, tā var pieprasīt sasaukt Apvienotās komitejas sanāksmi, kā tas paredzēts 21. pantā, lai apspriestu šo jautājumu un izstrādātu piemērotu atbildes reakciju uz bažām, kas atzītas par likumīgām.

4. Kad strīdu nevar izšķirt Apvienotā komiteja, pusēm paliek iespēja piemērot to attiecīgos pretsubsīdiju pasākumus.

5. Šā panta noteikumi neskar pušu tiesību aktus un noteikumus attiecībā uz gaisa transporta pakalpojumu un valsts pakalpojumu pamata saistībām pušu teritorijās.

8. pants

Komerciālās iespējas

1. Katras puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības izveidot birojus otras puses teritorijā, lai veicinātu un pārdotu gaisa satiksmes pakalpojumus un ar tiem saistītas darbības.

2. Katras puses gaisa pārvadātāji ir tiesīgi saskaņā ar otras puses tiesību aktiem un noteikumiem ieceļot, uzturēties un strādāt, ievest un uzturēt otras puses teritorijā vadības, pārdošanas, tehnisko, darbības un citu speciālo personālu, kas ir nepieciešams, lai atbalstītu gaisa satiksmes pakalpojumus nodrošināšanu.

3. a) Neskarot šā punkta b) apakšpunktu, katram gaisa pārvadātājam saistībā ar lidlauka sniegtajiem pakalpojumiem otras puses teritorijā ir

   (i) tiesības pašam veikt lidlauka apkalpošanu („pašapkalpošanos”) vai, pēc tā izvēles,

   (ii) tiesības izvēlēties starp konkurējošiem piegādātājiem, kas sniedz lidlauka pakalpojumus kopumā vai daļēji, ja šādiem piegādātājiem ir atļauta piekļuve tirgum, pamatojoties uz katras puses tiesību aktiem un noteikumiem, un ja šādi piegādātāji tirgū ir pārstāvēti.

b) Šādās lidlauka pakalpojumu kategorijās, t.i., bagāžas apkalpošana, rampas apkalpošana, degvielas un eļļas apkalpošana, kravu un pasta apkalpošana attiecībā uz kravas un pasta fizisku transportēšanu starp terminālu un gaisa kuģi, šā punkta a) apakšpunkta (i) un (ii) daļā paredzētās tiesības attiecas tikai uz īpašiem pieejamās telpas vai jaudas ierobežojumiem, kas saistīti ar nepieciešamību uzturēt lidostas drošu darbību. Gadījumos, kad šādi ierobežojumi aizliedz pašapkalpošanos un kad nav efektīvas konkurences starp piegādātājiem, kas nodrošina lidostas pakalpojumus, visiem šiem pakalpojumiem jābūt pieejamiem uz vienlīdzīgiem un saprātīgiem pamatiem visiem gaisa pārvadātājiem; šādu pakalpojumu cenas nedrīkst pārsniegt to kopējās izmaksas, tostarp saprātīgu peļņu no aktīviem pēc amortizācijas atskaitījumiem.

4. Ikviens jebkuras puses gaisa pārvadātājs drīkst iesaistīties gaisa satiksmes pakalpojumu pārdošanā otras puses teritorijā tieši un/vai pēc gaisa pārvadātāja izvēles ar tā pārdošanas aģentu vai citu gaisa pārvadātāja izraudzītu starpnieku palīdzību. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības pārdot šādus transporta pakalpojumus, un ikviena persona drīkst brīvi pirkt šādus transporta pakalpojumus šīs teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

5. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības konvertēt un pārskaitīt vietējos ienākumus no otras puses teritorijas uz savas valsts teritoriju un, izņemot gadījumus, kad tas neatbilst vispārēji piemērojamiem tiesību aktiem vai noteikumiem – uz paša izraudzītu valsti vai valstīm pēc pieprasījuma. Konvertācija un pārskaitīšana atļaujama nekavējoties, bez ierobežojumiem vai aplikšanas ar nodokļiem pēc maiņas kursa, kas piemērojams pašreizējiem darījumiem, un pārskaitīšana veicama dienā, kad gaisa pārvadātājs iesniedz sākotnējo pieteikumu pārskaitījuma izdarīšanai.

6. Ikvienas puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts segt vietējos izdevumus, tostarp degvielas pirkšanu otras puses teritorijā vietējā valūtā. Pēc to izvēles ikvienas puses gaisa pārvadātāji drīkst segt šādus izdevumus otras puses teritorijā brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar vietējiem valūtas noteikumiem.

7. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ikviens jebkuras puses gaisa pārvadātājs drīkst noslēgt sadarbības vienošanās, piemēram, vienošanās par vietu rezervēšanu tālākpārdošanai vai kopīgiem reisiem ar

a) jebkuras puses gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem;

b) jebkuras trešās valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem;

c) jebkādiem virszemes, sauszemes vai jūras pārvadātājiem,

ja (i) visiem šādu vienošanos dalībniekiem ir pienācīgas pilnvaras un (ii) vienošanās atbilst prasībām attiecībā uz drošumu un konkurenci, kas parastā kārtībā tiek piemērotas šādiem pasākumiem. Attiecībā uz pasažieru satiksmes pakalpojumu pārdošanu, iesaistot kopīgus reisus, pircējs tiek informēts pārdošanas vietā vai jebkurā gadījumā iekāpšanas vietā par to, kuri transporta pakalpojumu sniedzēji darbosies katrā pakalpojuma sektorā.

8. a) Saistībā ar pasažieru transportu uz virszemes transporta pakalpojumu sniedzējiem neattiecas tiesību akti un noteikumi, ar ko nosaka gaisa satiksmes pakalpojumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka šo virszemes transportu piedāvā gaisa pārvadātājs, izmantojot savu nosaukumu. Virszemes transporta pakalpojumu sniedzēji drīkst izlemt, vai slēgt vienošanos par sadarbību. Pieņemot lēmumu par jebkuru konkrētu vienošanos, virszemes transporta pakalpojumu sniedzēji drīkst ņemt vērā, cita starpā, patērētāju intereses un tehniskos, ekonomiskos, telpas un jaudas ierobežojumus.

b) Turklāt, neskarot jebkādus citus šā nolīguma noteikumus, pušu gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravas transporta pakalpojumu sniedzējiem bez jebkādiem ierobežojumiem atļauts saistībā ar starptautisko gaisa transportu nodarbināt jebkādu virszemes transportu kravai uz un no jebkādām vietām Marokas un Eiropas Kopienas teritorijās vai trešās valstīs, tostarp attiecīgā gadījumā transportu uz un no visām lidostām ar muitas iestādēm, un ietverot, kur tas piemērojams, tiesības transportēt kravu, kas atrodas muitas kontrolē, saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem un noteikumiem. Šādai kravai, kas tiek pārvadāta pa virszemi vai ar gaisa transportu, jānodrošina piekļuve muitas apstrādei un iestādēm. Gaisa pārvadātāji drīkst izvēlēties paši veikt virszemes transportēšanu vai nodrošināt to, izmantojot vienošanos ar citiem virszemes pārvadātājiem, tostarp izmantot virszemes pakalpojumus, ko sniedz citi gaisa pārvadātāji un netieši kravu gaisa transporta pakalpojumu sniedzēji. Šādus jauktus kravas pakalpojumus drīkst piedāvāt par vienu kopēju cenu par gaisa un virszemes transportēšanu, ja nosūtītāji netiek maldināti par faktiem, kas saistīti ar šādu pārvadāšanu.

9. pants

Muitas nodevas un maksājumi

1. Ierodoties vienas puses teritorijā, gaisa kuģis, kas iesaistīts starptautiskajā gaisa satiksmē, ko veic otras puses gaisa pārvadātāji, tā parastais aprīkojums, degviela, smērvielas, izmantojamās tehniskās ierīces, lidlauka aprīkojums, rezerves daļas (tostarp dzinēji), gaisa kuģu krājumi (ieskaitot, bet neaprobežojoties ar pārtiku, dzērieniem un alkoholiskajiem dzērieniem, tabaku un citiem produktiem, kas paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru lietošanai ierobežotos daudzumos lidojuma laikā) un citas lietas, kas paredzētas vai tiek izmantotas tikai saistībā ar starptautiskā gaisa satiksmē iesaistītā gaisa kuģa darbību vai apkalpošanu, abpusējā kārtībā atbrīvojams no visiem importa ierobežojumiem, aplikšanas ar īpašuma un apjoma nodokļiem, muitas nodevām, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un nodevām, kuras (a) uzliek valsts vai vietējās iestādes vai Eiropas Kopiena un (b) kas nav balstītas uz sniedzamo pakalpojumu izmaksu, ja šis aprīkojums un krājumi paliek uz gaisa kuģa borta.

2. Abpusēji atbrīvojami no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kas minēti šā panta 1. punktā, izņemot maksājumus, kas balstīti uz sniegtā pakalpojuma izmaksām:

a) gaisa kuģu krājumi, kas ievesti vai piegādāti puses teritorijā un iekrauti gaisa kuģī saprātīgos apjomos izmantošanai otras puses izlidošanai paredzētā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajā gaisa satiksmē, pat ja šos krājumus izmantos ceļojuma daļā, kas notiek virs puses teritorijas, kurā tie iekrauti gaisa kuģī;

b) lidlauka aprīkojums un rezerves daļas (tostarp dzinēji), kas ievesti puses teritorijā, lai apkalpotu, uzturētu vai remontētu tādu otras puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, kas tiek izmantots starptautiskajā gaisa satiksmē;

c) smērvielas un izmantojamās tehniskās ierīces, kas ievestas puses teritorijā izmantošanai otras puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajā gaisa satiksmē, pat ja šos krājumus izmantos ceļojuma daļā, kas notiek virs puses teritorijas, kurā tie iekrauti gaisa kuģī;

d) kā paredzēts katras puses muitas tiesību aktos, iespieddarbi, kas ievesti vai piegādāti vienas puses teritorijā un iekrauti izlidošanai paredzētā otras puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskā gaisa satiksmē, pat ja šos krājumus izmantos ceļojuma daļā, kas notiek virs puses teritorijas, kurā tie iekrauti gaisa kuģī;

e) drošuma un drošības aprīkojums izmantošanai lidostās vai kravas terminālos.

3. Šis nolīgums neatbrīvo degvielu, ko puse piegādā gaisa pārvadātājiem tās teritorijā, no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kas līdzīgi 1. punktā minētajiem. Iebraucot, uzturoties un atstājot vienas puses teritoriju, tās tiesību akti un noteikumi attiecībā uz gaisa kuģa degvielas pārdošanu, piegādi un izmantošanu jāievēro otras puses gaisa pārvadātājiem.

4. Aprīkojumu un krājumus, kas minēti šā panta 1. un 2. punktā, drīkst pieprasīt pakļaut attiecīgo iestāžu pārraudzībai un kontrolei.

5. Šajā pantā paredzētie izņēmumi ir spēkā arī gadījumos, kad vienas puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kas līdzīgi bauda tādu pat atbrīvošanu no otras puses nodokļiem, īrējot vai pārvadājot otras puses teritorijā šā panta 1. un 2. punktā minētos priekšmetus.

6. Neviens šā nolīguma noteikums nekavē nevienu no pusēm aplikt ar nodokļiem, nodevām un maksājumiem preces, kas pārdotas citādi, nevis pasažieru patērēšanai uz borta gaisa satiksmes pakalpojuma sniegšanas laikā starp divām vietām tās teritorijā, kur atļauta izkāpšana vai iekāpšana.

10. pants

Lietotāju maksājumi

1. Puse neapliek un neatļauj aplikt otras puses gaisa pārvadātājus ar lietotāja maksājumiem, kas ir augstāki nekā lietotāja maksājumi, ar kuriem aplikti tās pašas puses gaisa pārvadātāji, kas sniedz līdzīgus starptautiskus gaisa satiksmes pakalpojumus.

2. Palielināti vai jauni maksājumi var sekot tikai piemērotām konsultācijām starp kompetentajām maksājumu uzlikšanas iestādēm un visu pušu gaisa pārvadātājiem. Lietotājiem jāsaņem saprātīga informācija par jebkādiem priekšlikumiem par izmaiņām lietotāju maksājumos, lai viņi varētu izteikt savu viedokli pirms izmaiņu izdarīšanas. Puses arī veicina šādas informācijas apmaiņu, kā tas var būt nepieciešams, lai varētu precīzi novērtēt pārmaiņu saprātīgumu vai attaisnojumu un to proporcionalitāti saskaņā ar šā panta principiem.

11. pants

Cenu noteikšana

Cenas par gaisa satiksmes pakalpojumiem, kas tiek sniegti saskaņā ar šo nolīgumu, tiek noteiktas brīvi, un tās nav jāapstiprina, bet var būt prasība tās reģistrēt tikai informācijas vajadzībām. Cenas, kas tiek noteiktas par pārvadāšanu tikai Eiropas Kopienā, ir pakļautas Eiropas Kopienas tiesību aktiem.

12. pants

Statistika

Katras puses kompetentās iestādes otras puses kompetentajām iestādēm pēc to pieprasījuma iesniedz informāciju un statistiku, kas attiecas uz gaisa pārvadātāju īstenoto saskaņoto pakalpojumu, ko viena puse pilnvarojusi veikt uz vai no otras puses teritorijas tādā pašā veidā, kā to sagatavojuši un iesnieguši pilnvarotie gaisa pārvadātāji savām valstu kompetentajām iestādēm. Jebkādi papildu statistikas dati saistībā ar satiksmi, ko vienas puses kompetentās iestādes var pieprasīt otras puses iestādēm, tiek apspriesti Apvienotajā Komitejā pēc jebkuras puses pieprasījuma.

II sadaļa

REGULATĪVĀ SADARBĪBA

13. pants

Aviācijas drošums

1. Puses rīkojas atbilstīgi Eiropas Kopienas tiesību aktiem par aviācijas drošumu, kas noteikti 6. pielikuma A daļā, saskaņā ar turpmāk minētajiem nosacījumiem.

2. Puses nodrošina, ka vienā no pusēm reģistrēts gaisa kuģis, par kuru pastāv aizdomas, ka tas neatbilst starptautiskiem aviācijas drošuma standartiem, kas noteikti saskaņā ar konvenciju par nosēšanos starptautiskai gaisa satiksmei atvērtās lidostās otras puses teritorijā, tiek pakļauts otras puses kompetento iestāžu inspekcijai uz borta un gaisa kuģa ārpusē, lai pārbaudītu gan gaisa kuģa un apkalpes dokumentu derīgumu, gan gaisa kuģa un tā aprīkojuma faktisko stāvokli.

3. Jebkura no pusēm jebkurā laikā drīkst pieprasīt konsultācijas par drošuma standartiem, kurus ievēro otra puse.

4. Nekas šai nolīgumā nav interpretējams tā, ka varētu ierobežot kādas puses kompetento iestāžu pilnvaras veikt visus atbilstošos un tūlītējos pasākumus, kad vien tās pārliecinās, ka gaisa kuģis, produkts vai darbība var

   a) neatbilst obligātajiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi konvencijai vai tiesību aktiem, kas minēti 6. pielikuma A daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams;

   b) izraisīt nopietnas bažas, kuru pamatā ir 2. punktā minētā pārbaude, ka gaisa kuģis neatbilst obligātajiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi konvencijai vai tiesību aktiem, kas minēti 6. pielikuma A daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams; vai

   c) izraisīt nopietnas bažas, ka netiek efektīvi ievēroti un īstenoti obligātie standarti, kas noteikti atbilstīgi konvencijai vai tiesību aktiem, kas minēti 6. pielikuma A daļā, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams.

5. Ja vienas puses kompetentās iestādes rīkojas saskaņā ar 4. punktu, tām savlaicīgi jāinformē otras puses kompetentās iestādes par šādas rīcības uzsākšanu, minot tā iemeslus.

6. Ja pasākumi, kas tiek veikti, piemērojot 4. punktu, netiek pārtraukti, pat ja pamatojums to sākšanai vairs nepastāv, jebkura no pusēm var vērsties ar šo jautājumu Apvienotajā komitejā.

7. Šā panta nolūkos jēdziens „kompetentās iestādes” nozīmē valdības aģentūras vai juridiskas personas, kas noteiktas 3. pielikumā. Jebkādi grozījumi valstu tiesību aktos attiecībā uz kompetento iestāžu statusu attiecīgajai pusei jādara zināmi otrai pusei.

14. pants

Aviācijas drošība

1. Tā kā drošuma garantēšana civilajiem gaisa kuģiem, to pasažieriem un apkalpei ir svarīgs priekšnoteikums starptautisku gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanā, puses atkārtoti apliecina, ka to savstarpējās saistības rūpēties par civilās aviācijas drošību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem (un jo īpaši to saistības saskaņā ar Čikāgas konvenciju, Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kas parakstīta Tokijā 1963. gada 14. septembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kas parakstīta Hāgā 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kas parakstīta Monreālā 1971. gada 23. septembrī, un Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīts Monreālā 1988. gada 24. februārī, un Konvenciju par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu, kas parakstīta Monreālā 1991. gada 1. martā, ciktāl abas līgumslēdzējas puses ir šo konvenciju, kā arī citu konvenciju un protokolu, kas saistīti ar civilās aviācijas drošumu, dalībvalstis).

2. Puses pēc pieprasījuma viena otrai sniedz visu nepieciešamo palīdzību, lai novērstu gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības, kas vērstas pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, un jebkādus citus draudus civilās aviācijas drošībai.

3. Puses to savstarpējās attiecībās rīkojas saskaņā ar aviācijas drošības standartiem un, ciktāl tā ir piemērojama, saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas pieņemto ieteicamo praksi, kas ietverta Čikāgas konvencijas pielikumos, tādā mērā, kādā šie drošības noteikumi ir piemērojami pusēm. Abas puses pieprasa, lai tajās reģistrētie gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, pakalpojumu sniedzēji, kuru galvenā uzņēmējdarbības veikšanas vieta vai reģistrācijas vieta atrodas to teritorijā, un lidostu pakalpojumu sniedzēji to teritorijā darbotos saskaņā ar šiem aviācijas drošības noteikumiem.

4. Katra puse nodrošina, ka tās teritorijā tiek veikti efektīvi pasākumi, lai aizsargātu gaisa kuģus, pārbaudītu pasažierus un to rokas bagāžu un īstenotu piemērotas apkalpes, kravas (tostarp nododamās bagāžas) un gaisa kuģa krājumu pārbaudes pirms iekāpšanas un iekraušanas, kā arī tās laikā, un to, ka šie pasākumi tiek pielāgoti pieaugošu draudu gadījumā. Katra puse piekrīt, ka to gaisa pārvadātājiem drīkst pieprasīt ievērot aviācijas drošības noteikumus, kas minēti 3. punktā, pēc otras puses prasības, ierodoties, atstājot vai atrodoties otras puses teritorijā. Katra puse arī labvēlīgi reaģē uz jebkuru otras puses lūgumu ieviest saprātīgus īpašus drošības pasākumus, lai cīnītos pret sevišķiem draudiem.

5. Ja notiek incidents, kas saistīts ar civila gaisa kuģa nelikumīgu sagrābšanu, vai pastāv šādi draudi, vai notiek citas nelikumīgas darbības pret šāda gaisa kuģa, tā pasažieru un apkalpes, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošumu, puses palīdz viena otrai, atvieglojot saziņu un veicot citus piemērotus pasākumus, lai ātri un droši novērstu šādu incidentu vai tā draudus.

6. Ja pusei ir saprātīgs pamats uzskatīt, ka otra puse neievēro šajā pantā minētos aviācijas drošības noteikumus, šī puse drīkst pieprasīt tūlītējas konsultācijas ar otru pusi.

7. Neskarot šā nolīguma 4. pantu (Atļauju atsaukšana), nespēja nonākt pie apmierinošas vienošanās piecpadsmit (15) dienu laikā pēc šādas prasības izteikšanas veido pamatu, lai apturētu, atsauktu, ierobežotu vai noteiktu nosacījumus abu pušu gaisa pārvadātāju pakalpojumu sniegšanas atļaujai vai tehniskajai atļaujai.

8. Kad to prasa tūlītēji un ārkārtas draudi, puse drīkst veikt pagaidu pasākumus, kuri ilgst līdz piecpadsmit (15) dienām.

9. Jebkāda rīcība saskaņā ar šā panta 7. punktu tiek pārtraukta, kad otra puse ir izpildījusi šā panta noteikumus.

15. pants

Gaisa satiksmes vadība

1. Puses rīkojas atbilstīgi tiesību aktu noteikumiem, kas noteikti 6. pielikuma B daļā, saskaņā ar šajā pantā minētajiem nosacījumiem.

2. Puses apņemas īstenot augstākās pakāpes sadarbību gaisa satiksmes vadības jomā, paplašinot vienoto Eiropas gaisa telpu uz Maroku, lai veicinātu pašreizējos drošuma standartus un kopīgo Eiropas vispārējo gaisa satiksmes standartu efektivitāti, optimizētu jaudas un samazinātu kavēšanos.

3. Lai atvieglotu Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu piemērošanu to teritorijās,

   a) Maroka veic nepieciešamos pasākumus, lai pielāgotu savas satiksmes vadības institucionālās struktūras vienotajai Eiropas gaisa telpai, jo īpaši, izveidojot piemērotas valsts pārraudzības organizācijas, kas vismaz funkcionāli būtu neatkarīgas no gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem; un

   b) Eiropas Kopiena iesaista Maroku atbilstošās rīcības iniciatīvās aeronavigācijas pakalpojumu, gaisa telpas un savstarpējās sadarbības jomās, kas izriet no Eiropas vienotās gaisa telpas, jo īpaši, agrīni iesaistot Marokas centienus izveidot funkcionālus gaisa telpas blokus vai, atbilstoši saskaņojot ar *SESAR*.

16. pants

Vides aizsardzība

1. Puses rīkojas atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem par gaisa satiksmi, kas noteikti 6. pielikuma C daļā, saskaņā ar turpmāk minētiem nosacījumiem.

2. Neviens šā nolīguma noteikums nav interpretējams tā, lai ierobežotu kādas puses kompetento iestāžu pilnvaras veikt visus atbilstošos pasākumus, lai novērstu vai citādi risinātu saskaņā ar šo nolīgumu īstenotā starptautiskā gaisa transporta ietekmi uz vidi, ja šie pasākumi tiek piemēroti neatkarīgi no valstspiederības.

17. pants

Patērētāju aizsardzība

Puses rīkojas saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem par gaisa satiksmi, kas minēti 6. pielikuma D daļā.

18. pants

Datorizētās rezervēšanas sistēmas

Puses rīkojas saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem par gaisa satiksmi, kas minēti 6. pielikuma E daļā.

19. pants

Sociālie aspekti

Puses rīkojas saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem par gaisa satiksmi, kas minēti 6. pielikuma F daļā.

III SADAĻA

INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

20. pants

Interpretācija un īstenošana

1. Puses veic visus vajadzīgos vispārējos vai īpašos pasākumus, lai nodrošinātu to saistību izpildi, kas izriet no šā nolīguma, un atturas no jebkādiem pasākumiem, kas apdraudētu šā nolīguma mērķu sasniegšanu.

2. Katra puse tās teritorijā ir atbildīga par šā nolīguma pienācīgu īstenošanu un jo īpaši par 6. pielikumā uzskaitīto regulu un direktīvu gaisa transporta jomā īstenošanu.

3. Katrai puse sniedz otrai pusei visu nepieciešamo informāciju un palīdzību iespējamu pārkāpumu izmeklēšanā, ko veic šī otra puse saskaņā ar tās kompetenci, kā paredzēts šajā nolīgumā.

4. Kad vien puses rīkojas saskaņā ar šo nolīgumu piešķirtajām pilnvarām jautājumos, kas ir otras puses interešu jomā un kas attiecas uz otras puses iestādēm vai uzņēmumiem, otras puses kompetentajām iestādēm jāsaņem pilnīga informācija un jābūt iespējai izteikt savu viedokli pirms galīgā lēmuma pieņemšanas.

21. pants

Apvienotā komiteja

1. Ar šo tiek izveidota komiteja, kuru veido pušu pārstāvji (še turpmāk – Apvienotā komiteja), kas ir atbildīga par šā nolīguma piemērošanu un nodrošina tā pareizu īstenošanu. Šajā nolūkā tā ierosina ieteikumus un pieņem lēmumus šajā nolīgumā paredzētajos gadījumos.

2. Apvienotās komitejas lēmumi tiek pieņemti kopīgi un ir saistoši abām pusēm. Puses tos īsteno saskaņā ar saviem noteikumiem.

3. Apvienotā komiteja tiekas pēc nepieciešamības, bet ne retāk kā vienu reizi gadā. Jebkura puse drīkst pieprasīt sanāksmes sasaukšanu.

4. Puse arī drīkst pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai censtos atrisināt jebkuru jautājumu, kas attiecas uz nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Šādai sanāksmei jāsākas, cik vien ātri iespējams, bet ne vēlāk kā divus mēnešus pēc pieprasījuma saņemšanas dienas, ja nav panākta cita vienošanās.

5. Lai pareizi īstenotu nolīgumu, puses apmainās ar informāciju un pēc jebkuras puses pieprasījuma apspriežas Apvienotajā komitejā.

6. Apvienotā komiteja ar lēmumu pieņem savu reglamentu.

7. Ja viena puse uzskata, ka otra puse pienācīgi nepilda Apvienotās komitejas lēmumu, tā drīkst pieprasīt jautājuma apspriešanu Apvienotajā komitejā. Ja Apvienotā komiteja nespēj atrisināt šo jautājumu divu mēnešu laikā pēc tā iesniegšanas, pieprasītāja puse drīkst veikt piemērotus pagaidu aizsargpasākumus saskaņā ar 23. pantu.

8. Apvienotās komitejas lēmumos jāmin datums, kad tos īstenos puses, un jebkāda cita informācija, kas var interesēt uzņēmējus.

9. Neskarot 2. punktu, ja Apvienotā komiteja nav pieņēmusi lēmumu par kādu tai iesniegto jautājumu sešu mēnešu laikā pēc iesniegšanas datuma, puses drīkst veikt piemērotus pagaidu aizsargpasākumus saskaņā ar 23. pantu.

10. Apvienotā komiteja izskata jautājumus saistībā ar divpusējām investīcijām vairākuma īpašumtiesībās vai izmaiņām pušu gaisa pārvadātāju efektīvā kontrolē.

11. Apvienotā komiteja arī attīsta sadarbību,

a) nostiprinot apmaiņu ekspertu līmenī par jaunām likumdošanas vai regulatīvām iniciatīvām un pasākumiem, tostarp drošības, drošuma, vides, aviācijas infrastruktūras (tostarp laika nišas) un patērētāju aizsardzības jomās;

b) regulāri pārbaudot nolīguma sociālo ietekmi tā īstenošanas gaitā, jo īpaši nodarbinātības jomā un, izstrādājot atbilstošu reaģēšanu uz problēmām, kas atzītas par pamatotām;

c) apsverot iespējamās jomas nolīguma tālākai attīstībai, tostarp ieteikumus par nolīguma grozījumiem.

22. pants

Strīdu atrisināšana un izšķiršana

1. Jebkura puse drīkst vērsties Apvienotajā komitejā par jebkuru strīdu, kas izriet no šā nolīguma piemērošanas vai interpretācijas un kas nav atrisināts saskaņā ar 21. pantu. Šā panta nolūkos saskaņā ar Asociācijas nolīgumu izveidotā Asociācijas padome darbojas kā Apvienotā komiteja.

2. Apvienotā komiteja drīkst izšķirt strīdu ar lēmuma palīdzību.

3. Puses veic nepieciešamos pasākumus, lai īstenotu 2. punktā minēto lēmumu.

4. Ja nav iespējams izšķirt strīdu saskaņā ar 2. punktu, strīds pēc jebkuras puses prasības tiek iesniegts šķīrējtiesai, kuru veido trīs šķīrējtiesneši saskaņā ar turpmāk noteikto procedūru:

   a) katra puse nozīmē šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) dienu laikā pēc dienas, kad tā saņēmusi šķīrējtiesas paziņojumu par prasību izšķirt strīdu, pie kuras ar diplomātiskiem līdzekļiem vērsusies otra puse; trešais šķīrējtiesnesis tiek iecelts sešdesmit (60) papildu dienu laikā. Ja viena no pusēm nav iecēlusi šķīrējtiesnesi noteiktajā laika periodā, katra puse var pieprasīt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas prezidentam iecelt šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus, kā to prasa situācija;

   b) trešajam šķīrējtiesnesim, kas iecelts saskaņā ar a) apakšpunkta noteikumiem, jābūt trešās valsts valstspiederīgajam un jādarbojas kā šķīrējtiesas priekšsēdētājam;

   c) šķīrējtiesa pieņem savu reglamentu;

   d) saskaņā ar šķīrējtiesas galīgo lēmumu strīda izšķiršanas sākotnējās izmaksas tiek sadalītas vienādi starp pusēm.

5. Jebkāds šķīrējtiesas pagaidu lēmums vai galīgais lēmums pusēm ir saistošs.

6. Ja viena puse nerīkojas saskaņā ar šķīrējtiesas lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar šā panta noteikumiem, trīsdesmit (30) dienu laikā no paziņojuma saņemšanas par iepriekš minēto lēmumu, otra puse drīkst, kamēr šī neizpilde turpinās, ierobežot, apturēt vai atsaukt tiesības vai privilēģijas, kuras tā saskaņā ar šā nolīguma noteikumiem piešķīrusi vainīgajai pusei.

23. pants

Aizsargpasākumi

1. Puses veic jebkādus vispārējus vai speciālus pasākumus, kas nepieciešami, lai izpildītu to saistības saskaņā ar šo nolīgumu. Tās rūpējas, lai šajā nolīgumā noteiktie mērķi tiktu sasniegti.

2. Ja kāda puse uzskata, ka otra puse nav izpildījusi kādu pienākumu saskaņā ar šo nolīgumu, tā drīkst veikt atbilstošus pasākumus. Aizsargpasākumi ir ierobežoti attiecībā uz to darbības jomu un termiņu tā, kā tas ir noteikti nepieciešams, lai atrisinātu situāciju vai saglabātu šā nolīguma līdzsvaru. Priekšroka dodama tādiem pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbībai.

3. Puse, kas apsver aizsargpasākumu veikšanu, informē pārējās puses ar Apvienotās komitejas palīdzību un nodrošina visu atbilstošo informāciju.

4. Puses nekavējoties sāk konsultācijas Apvienotajā komitejā, lai atrastu visiem pieņemamu risinājumu.

5. Neskarot 3. panta d) apakšpunktu, 4. panta d) apakšpunktu, kā arī 13. un 14. pantu, attiecīgā puse nedrīkst veikt aizsargpasākumus, kamēr nav pagājis viens mēnesis pēc paziņojuma izdarīšanas saskaņā ar 1. punktu, ja vien konsultāciju procedūra saskaņā ar 2. punktu nav pabeigta pirms noteiktā laika ierobežojuma beigām.

6. Attiecīgā puse bez kavēšanās informē Apvienoto komiteju par veiktajiem pasākumiem un nodrošina visu atbilstošo informāciju.

7. Jebkāda darbība, kas tiek veikta saskaņā ar šā panta noteikumiem, tiek atcelta, tiklīdz vainīgā puse ievēro šā nolīguma noteikumus.

24. pants

Nolīguma ģeogrāfiskā darbības joma

Puses, lai gan atzīst šā nolīguma divpusējo raksturu, atzīmē, ka tas atrodas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu partnerības darbības jomā, kura paredzēta 1995. gada 28. novembra Barselonas deklarācijā. Puses apņemas veikt pastāvīgu dialogu, lai nodrošinātu šā nolīguma atbilstību Barselonas procesam un jo īpaši attiecībā uz iespēju panākt savstarpēji apmierinošus grozījumus, ņemot vērā līdzīgus gaisa transporta nolīgumus.

25. pants

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Ar šā nolīguma noteikumiem tiek aizstāti atbilstošie noteikumi līdz šim spēkā esošajos divpusējos nolīgumos starp Maroku un dalībvalstīm. Tomēr pašreizējās tiesības veikt gaisa satiksmi, kas izriet no šiem divpusējiem nolīgumiem un uz kurām neattiecas šis nolīgums, var turpināt īstenot, ja nepastāv diskriminācija starp Eiropas Kopienas dalībvalstīm un to valstspiederīgajiem.

2. Ja puses kļūst par kāda daudzpusēja nolīguma līgumslēdzējām vai apstiprina kādu Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, ar ko risina šā nolīguma aptvertos jautājumus, tās konsultējas Apvienotajā komitejā, lai noteiktu, vai šajā nolīgumā izdarāmi grozījumi, ņemot vērā šādus pasākumus.

3. Šis nolīgums neskar nekādus abu pušu lēmumus īstenot turpmākus ieteikumus, kurus var izdarīt Starptautiskā civilās aviācijas organizācija. Puses neatsaucas uz šo nolīgumu, ne arī kādu tā daļu, lai pamatotu iebildumu pret alternatīvas politikas izskatīšanu Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā attiecībā uz jebkuru jautājumu, uz kuru attiecas šis nolīgums.

26. pants

Grozījumi

1. Ja viena no pusēm vēlas grozīt šā nolīguma noteikumus, tā atbilstoši informē Apvienoto komiteju. Šā nolīguma grozījums, par kuru panākta vienošanās, stājas spēkā pēc attiecīgo iekšējo procedūru pabeigšanas.

2. Apvienotā komiteja pēc kādas puses priekšlikuma un saskaņā ar šo pantu drīkst grozīt šā nolīguma pielikumus.

3. Šis nolīgums neskar pušu tiesības saskaņā ar nediskriminācijas principu un šā nolīguma noteikumiem vienpusēji pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt spēkā esošos tiesību aktus gaisa transporta jomā vai ar to saistītā jomā, kas minēta 6. pielikumā, ievērojot nediskriminācijas principu un saskaņā ar šā nolīguma noteikumiem.

4. Tiklīdz viena no pusēm izstrādā jaunu tiesību aktu, tā informē un apspriežas ar otru pusi, cik ātri vien iespējams. Pēc vienas puses lūguma drīkst notikt iepriekšēja viedokļu apmaiņa Apvienotajā komitejā.

5. Tiklīdz viena puse ir pieņēmusi jaunu tiesību aktu vai grozījumu tās tiesību aktos gaisa transporta jomā vai ar to saistītā jomā, kas minēta 6. pielikumā, tā informē otru pusi ne vēlāk kā trīsdesmit dienu laikā pēc tā pieņemšanas. Pēc jebkuras puses lūguma Apvienotā komiteja sešdesmit dienu laikā pēc tam sarīko viedokļu apmaiņu par šā jaunā tiesību akta vai grozījuma ietekmi uz šā nolīguma pareizu darbību.

6. Apvienotā komiteja

   a) pieņem lēmumu, ar kuru pārskata šā nolīguma 6. pielikumu tā, lai tajā nepieciešamības gadījumā, pamatojoties uz abpusēju piekrišanu, iekļautu attiecīgo jauno tiesību aktu vai grozījumu,

   b) pieņem lēmumu, lai attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums tiktu uzskatīts par atbilstošu šim nolīgumam, vai

   c) izlemj par jebkādiem citiem pasākumiem, kas veicami saprātīgā laika periodā, lai aizsargātu šā nolīguma pareizu darbību.

27. pants

Nolīguma darbības izbeigšana

1. Šis nolīgums ir noslēgts uz neierobežotu laika periodu.

2. Jebkura puse jebkurā laikā ar diplomātisku līdzekļu palīdzību drīkst paziņot otrai pusei par tās lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Šāds paziņojums vienlaicīgi nosūtāms Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Šā nolīguma darbība beidzas divpadsmit mēnešus pēc dienas, kad paziņojumu saņēmusi otra puse, ja vien paziņojums par nolīguma darbības izbeigšanu nav atsaukts pirms šā perioda beigām.

3. Šis nolīgums pārstāj būt spēkā vai tiek apturēts, ja attiecīgi pārstāj būt spēkā vai tiek apturēts Asociācijas nolīgums.

28. pants

Reģistrācija SCAO

Šis nolīgums un visi grozījumi tajā tiek reģistrēti Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā.

29. pants

Stāšanās spēkā

Šis nolīgums ir piemērojams pagaidu kārtā no tā parakstīšanas dienas un stājas spēkā pēc tam, kad abas puses ir īstenojušas nepieciešamās iekšējās procedūras, kas vajadzīgas, lai tas stātos spēkā.

TO APLIECINOT, attiecīgi pilnvarotas personas ir parakstījušas šo nolīgumu.

Sagatavots _____ 20__. gada _____(dienā) _____(mēnesī) [divos eksemplāros], arābu un _____ valodās, un abi teksti ir vienlīdz autentiski.

MAROKAS KARALISTES VĀRDĀ– EIROPAS KOPIENAS VĀRDĀ–

1. PIELIKUMS

Saskaņotie pakalpojumi un noteiktie maršruti

1. Šis pielikums attiecas uz pārejas noteikumiem, kas minēti šā nolīguma 4. pielikumā.

2. Katra puse piešķir otras puses gaisa pārvadātājiem tiesības veikt gaisa satiksmes pakalpojumus šādos maršrutos.

   a) Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāji:

   vietas Eiropas Kopienā – viena vai vairākas vietas Marokā – citas vietas,

   b) Marokas gaisa pārvadātāji:

   vietas Marokā – viena vai vairākas vietas Eiropas Kopienā.

3. Marokas gaisa pārvadātāji ir pilnvaroti īstenot tiesības veikt gaisa satiksmi saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu starp vairāk kā vienu vietu, kas atrodas Kopienas teritorijā, ja šo pakalpojumu sākuma vai beigu vieta ir Marokas teritorijā.

   Kopienas gaisa pārvadātāji ir pilnvaroti īstenot tiesības veikt gaisa satiksmi saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu starp Maroku un citām vietām, ja šo pakalpojuma sākuma vai beigu vieta ir Kopienas teritorijā un attiecībā uz pasažieru apkalpošanu šīs vietas atrodas Eiropas kaimiņattiecību politikas aptvertajās valstīs.

   Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāji ir pilnvaroti, sniedzot pakalpojumus uz/no Marokas, apkalpot vairāk nekā vienu vietu tā paša pakalpojuma ietvaros (*co-terminalisation)* un īstenot tiesības veikt tranzīta nosēšanos starp šīm vietām.

   Eiropas kaimiņattiecību politikas aptvertās valstis ir: Alžīrija, Armēnija, Palestīnas pašpārvalde, Azerbaidžāna, Baltkrievija, Ēģipte, Gruzija, Izraēla, Jordānija, Libāna, Lībija, Moldova, Maroka, Sīrija, Tunisija un Ukraina. Vietas, kas atrodas kaimiņattiecību politikas valstīs, arī var izmantot kā tranzīta vietas.

4. Minētos maršrutus drīkst veikt jebkurā virzienā. Jebkuru vietu, tranzīta vai citu, noteiktajos maršrutos katrs uzņēmums drīkst pēc savas izvēles izņemt no dažu vai visu savu pakalpojumu spektra, ja pakalpojuma sniegšanas sākuma vai beigu vieta ir Marokas teritorijā attiecībā uz Marokas gaisa pārvadātājiem un Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā – attiecībā uz Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājiem.

5. Katra puse atļauj ikvienam gaisa pārvadātājam noteikt tā piedāvātās starptautiskās gaisa satiksmes biežumu un jaudu, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Atbilstīgi šīm tiesībām, neviena puse nedrīkst vienpusēji ierobežot satiksmes apjomu, pakalpojumu biežumu vai regularitāti vai otras puses gaisa pārvadātāju izmantoto gaisa kuģu tipu vai tipus citādi, kā muitas, tehnisku, darbības, vides un veselības aizsardzības iemeslu dēļ.

6. Ikviens gaisa pārvadātājs drīkst veikt starptautisku gaisa satiksmi bez ierobežojumiem attiecībā uz izmaiņām izmantoto gaisa kuģu tipā uz visiem noteikto maršrutu galapunktiem.

7. Iznomāšana ar apkalpi, ko veic Marokas gaisa pārvadātājs attiecībā uz trešās valsts aviosabiedrības gaisa kuģi vai Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājs – attiecībā uz trešās valsts aviosabiedrības gaisa kuģi–, kas atšķiras no 5. pielikumā minētā, lai īstenotu šajā nolīgumā paredzētās tiesības, paliek izņēmuma gadījums vai pagaidu vajadzību apmierināšanai. To iesniedz iepriekšējai apstiprināšanai iestādē, kas izsniegusi licenci gaisa pārvadātājam, un otras puses kompetentajai iestādei.

2. PIELIKUMS

Divpusēji nolīgumi starp Maroku un Eiropas Kopienas dalībvalstīm

Kā paredzēts šā nolīguma 25. pantā, ar šo nolīgumu aizstāj atbilstošos noteikumus šādos divpusējos gaisa transporta nolīgumos starp Maroku un dalībvalstīm.

– Gaisa transporta nolīgums starp **Beļģijas Karalistes valdību un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdību**, kas parakstīts Rabatā 1958. gada 20. janvārī.

Papildināts ar notu apmaiņu, kas datēta ar 1958. gada 20. janvāri.

Pēdējo reizi grozīts ar saprašanās memorandu, kas parakstīts Rabatā 2002. gada 11. jūnijā;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Čehoslovākijas Sociālistiskās Republikas valdību un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdību,** kas parakstīts Rabatā 1961. gada 8. maijā, attiecībā uz kuru Čehijas Republika ir iesniegusi tiesību deklarāciju par tiesību pārņemšanu;

– Gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgums starp **Dānijas Karalistes valdību un Marokas Karalistes valdību,** kas parakstīts Rabatā 1977. gada 14. novembrī.

Papildināts ar notu apmaiņu, kas datēta ar 1977. gada 14. novembri;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Vācijas Federatīvo Republiku un Marokas Karalisti,** kas parakstīts Bonnā 1961. gada 12. oktobrī.

Grozīts ar saprašanās memorandu, kas parakstīts Bonnā 1991. gada 12. decembrī.

Grozīts ar notu apmaiņu, kas datēta ar 1997. gada 9. aprīli un 1998. gada 16. februāri.

Jaunākie grozījumi izdarīti ar saprašanās memorandu, kas parakstīts Rabatā 1998. gada 15. jūlijā;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Grieķijas Republikas valdību un Marokas Karalistes valdību**, kas parakstīts Atēnās 1998. gada 6. oktobrī.

Lasāms kopā ar saprašanās memorandu, kas parakstīts Atēnās 1998. gada 6. oktobrī;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Spānijas valdību un Marokas Karalistes valdību**, kas parakstīts Madridē 1970. gada 7. jūlijā.

Pēdējo reizi papildināts ar vēstuļu apmaiņu, kas datēta ar 2003. gada 12. augustu un 2003. gada 25. augustu;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Francijas Republikas valdību un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdību**, kas parakstīts Rabatā 1957. gada 25. oktobrī.

Grozīts ar vēstuļu apmaiņu, kas datēta ar 1961. gada 22. martu.

Grozīts ar apstiprinātu protokolu, kas datēts ar 1968. gada 2. un 5. decembri.

Grozīts ar 1976. gada 17. – 18. maija konsultāciju memorandu.

Grozīts ar konsultāciju memorandu, kas datēts ar 1977. gada 15. martu.

Pēdējo reizi grozīts ar 1984. gada 22. – 23. marta konsultāciju memorandu un 1984. gada 14. marta vēstuļu apmaiņu;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Itālijas Republikas valdību un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdību**, kas parakstīts Romā 1967. gada 8. jūlijā.

Grozīts ar saprašanās memorandu, kas parakstīts Romā 2000. gada 13. jūlijā.

Pēdējo reizi grozīts ar notu apmaiņu, kas datēta ar 2001. gada 17. oktobri un 2002. gada 3. janvāri;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Latvijas Republikas valdību un Marokas Karalistes valdību**, kas parakstīts Varšavā 1999. gada 19. maijā;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Luksemburgas Lielhercogistes valdību un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdību**, kas parakstīts Bonnā 1961. gada 5. jūlijā;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Ungārijas Tautas Republiku un Marokas Karalisti**, kas parakstīts Rabatā 1967. gada 21. martā;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Maltas Republikas valdību un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdību**, kas parakstīts Rabatā 1983. gada 26. maijā;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Viņas Majestātes Nīderlandes karalienes valdību un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdību**, kas parakstīts Rabatā 1959. gada 20. maijā;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Austrijas Federālo valdību un Marokas Karalistes valdību**, kas parakstīts Rabatā 2002. gada 27. februārī;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Polijas Tautas Republikas valdību un Marokas Karalistes valdību**, kas parakstīts Rabatā 1969. gada 29. novembrī;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Portugāli un Marokas Karalistes valdību**, kas parakstīts Rabatā 1958. gada 3. aprīlī.

Papildināts ar protokolu, kas parakstīts Lisabonā 1975. gada 19. decembrī.

Pēdējo reizi papildināts ar protokolu, kas parakstīts Lisabonā 2003. gada 17. novembrī;

– Gaisa transporta nolīgums starp **Zviedrijas Karalistes valdību un Marokas Karalistes valdību**, kas parakstīts Rabatā 1977. gada 14. novembrī.

Papildināts ar notu apmaiņu, kas datēta ar 1977. gada 14. novembri;

– Gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgums starp **Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes valdību un Marokas Karalistes valdību**, kas parakstīts Londonā 1965. gada 22. oktobrī.

Grozīts ar notu apmaiņu, kas datēta ar 1968. gada 10 un 14. oktobri.

Grozīts ar protokolu, kas parakstīts Londonā 1997. gada 14. martā.

Pēdējo reizi grozīts ar protokolu, kas parakstīts Rabatā 1997. gada 17. oktobrī.

b) Gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi un citas vienošanās, kas parafētas un parakstītas starp Marokas Karalisti un Eiropas Kopienas dalībvalstīm, kas šā nolīguma parakstīšanas dienā vēl nav stājušās spēkā un netiek piemērotas pagaidu kārtībā.

– Nolīgums par gaisa satiksmes pakalpojumiem starp **Nīderlandes Karalistes valdību un Marokas Karalistes valdību,** kas pievienots kā 1. pielikums 2001. gada 20. jūnijā Hāgā parakstītajam saprašanās memorandam.

3. PIELIKUMS

Procedūras pakalpojumu sniegšanas pilnvarām un tehniskajām atļaujām: kompetentās iestādes

1. Eiropas Kopiena

Vācija

Civilās aviācijas, gaisa telpas jautājumu un jūrniecības ģenerāldirektorāts

Federālā Satiksmes, celtniecības un pilsētbūvniecības ministrija

Austrija

Civilās aviācijas administrācija

Federālā Satiksmes, jauninājumu un tehnoloģiju ministrija

Beļģija

Gaisa transporta ģenerāldirektorāts

Federālais Mobilitātes un satiksmes birojs

Kipra

Civilās aviācijas departaments

Sakaru un sabiedrisko darbu ministrija

Dānija

Civilās aviācijas administrācija

Spānija

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts

Veicināšanas ministrija

Igaunija

Civilās aviācijas administrācija

Somija

Civilās aviācijas administrācija

Francija

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts *(DGAC)*

Grieķija

Grieķijas Civilās aviācijas pārvalde

Satiksmes un sakaru ministrija

Ungārija

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts

Ekonomikas un transporta ministrija

Īrija

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts

Satiksmes departaments

Itālija

Nacionālā civilās aviācijas aģentūra *(ENAC)*

Latvija

Civilās aviācijas administrācija

Satiksmes ministrija

Lietuva

Civilās aviācijas administrācija

Luksemburga

Civilās aviācijas direktorāts

Malta

Civilās aviācijas departaments

Nīderlande

Aviācijas politikas direktorāts

Satiksmes, sabiedrisko darbu un ūdens resursu apsaimniekošanas ministrija

Polija

Civilās aviācijas birojs

Portugāle

Nacionālais civilās aviācijas institūts *(INAC)*

Aprīkojuma, plānošanas un teritoriju pārvaldes ministrija

Čehijas Republika

Civilās aviācijas departaments

Apvienotā Karaliste

Aviācijas direktorāts

Satiksmes departaments *(DfT)*

Slovākija

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts

Satiksmes, pasta un telekomunikāciju ministrija

Slovēnija

Civilās aviācijas birojs

Satiksmes ministrija

Zviedrija

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts

2. Marokas Karaliste

Civilās aviācijas direktorāts

Iekārtu un satiksmes ministrija

4. PIELIKUMS

Pārejas noteikumi

1. Novērtēt Marokas puses veikto visu Kopienas tiesību aktu īstenošanu un piemērošanu attiecībā uz gaisa satiksmi, kā norādīts 6. pielikumā, ir Eiropas Kopienas atbildība, ko apstiprina Apvienotā komiteja. Šis Apvienotās komitejas lēmums jāpieņem vēlākais divus gadus pēc nolīguma stāšanās spēkā.

2. Līdz brīdim, kad tiek pieņemts šis lēmums, saskaņotie pakalpojumi un 1. pielikumā noteiktie maršruti neietver tiesības Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājiem veikt pacelšanos no Marokas un nolaišanos citās vietās un otrādi, un tiesības Marokas gaisa pārvadātājiem veikt pacelšanos kādā vietā Eiropas Kopienā un nolaišanos citā vietā Eiropas Kopienā un otrādi. Tomēr 5. brīvības tiesības veikt satiksmi, kas tiek piešķirtas saskaņā ar vienu no divpusējiem nolīgumiem starp Maroku un Eiropas Kopienas dalībvalstīm, kas uzskaitīti 2. pielikumā, var turpināt īstenot, ciktāl nenotiek diskriminācija, pamatojoties uz valstspiederību.

5. PIELIKUMS

Šā nolīguma 3. un 4. pantā norādīto citu valstu saraksts

1. Islandes Republika (saskaņā ar Eiropas Ekonomikas zonas līgumu).

2. Lihtenšteinas Firstiste (saskaņā ar Eiropas Ekonomikas zonas līgumu).

3. Norvēģijas Karaliste (saskaņā ar Eiropas Ekonomikas zonas līgumu).

4. Šveices Konfederācija (saskaņā ar Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas nolīgumu par gaisa transportu).

6. PIELIKUMS

Noteikumi, kas piemērojami civilajās aviācijas jomā

Turpmāk uzskaitīto tiesību aktu „*piemērojamie noteikumi*" ir piemērojami saskaņā ar nolīgumu, ja vien šajā pielikumā vai 4. pielikumā par pārejas noteikumiem nav noteikts citādi. Nepieciešamības gadījumā konkrēti pielāgojumi katram atsevišķam tiesību aktam ir minēti turpmāk.

A. AVIĀCIJAS DROŠUMS

Piezīme: Precīzie nosacījumi attiecībā uz Marokas līdzdalību kā novērotājam EADA tiks apspriesti vēlākā posmā.

Nr. 3922/91

Padomes 1991. gada 16. decembra Regula 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā,

kas grozīta ar

– Komisijas 1996. gada 13. novembra Regulu (EK) Nr. 2176/96, ar kuru atbilstīgi zinātnes un tehnikas attīstībai groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91,

– Komisijas 1999. gada 25. maija Regulu 1069/1999, ar kuru zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu 3922/91,

– Komisijas 2000. gada 28. decembra Regulu 2871/2000, ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā,

– Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants un 12. līdz 13. pants, izņemot 4. panta 1. punktu un 8. panta 2. punkta 2. teikumu, kā arī I, II un III pielikumu.

Kas attiecas uz 12. panta piemērošanu, „dalībvalstis" jālasa kā „EK dalībvalstis".

Nr. 94/56/EK

Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/56, ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants

Nr. 1592/2002

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi,

kas grozīta ar

– Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 22. jūlija Regulu (EK) Nr. 1643/2003, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi,

– Komisijas 2003. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1701/2003, ar pielāgo 6. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1592/2002.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 57. pants, I un II pielikums.

Nr. 2003/42

Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants, I un II pielikums.

Nr. 1702/2003

Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 4. pants, pielikums

Nr. 2042/2003

Komisijas 2003. gada 20. novembra Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 6. pants, I līdz IV pielikums.

Nr. 104/2004

Komisijas 2004. gada 22. janvāra Regula (EK) Nr. 104/2004, ar ko paredz noteikumus par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras Apelācijas padomes izveidošanu un sastāvu.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 7. pants un pielikums.

B. GAISA SATIKSMES VADĪBA

Nr. 93/65

Padomes 1993. gada 19. jūlija Direktīva 93/65 par saderīgu tehnisko specifikāciju noteikšanu un lietošanu gaisa satiksmes vadības iekārtu un sistēmu iegādei,

kas grozīta ar

Komisijas 1997. gada 25. marta Direktīvu 97/15/EC, ar ko pieņem Eurocontrol standartus un groza Padomes Direktīvu 93/65/EEK par saderīgu tehnisko specifikāciju noteikšanu un lietošanu gaisa satiksmes vadības iekārtu un sistēmu iegādei, kas grozīta ar Komisijas 2000. gada 6. septembra Regulu 2082/2000, ar kuru pieņem Eurocontrol standartus un groza Direktīvu 97/15/EK, ar ko pieņem Eurocontrol standartus un groza Padomes Direktīvu 93/65/EEK, kas grozīta ar Komisijas 2002. gada 4. jūnija Regulu (EK) Nr. 980/2002, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2082/2000, ar kuru pieņem Eurocontrol standartus.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 9. pants, I un II pielikums.

Atsauci uz Padomes Direktīvu 93/65 svītro, sākot ar 2005. gada 20. oktobri.

Nr. 2082/2000

Komisijas 2000. gada 6. septembra Regula 2082/2000, ar kuru pieņem Eurocontrol standartus un groza Direktīvu 97/15/EK, ar ko pieņem Eurocontrol standartus un groza Padomes Direktīvu 93/65/EEK,

kas grozīta ar

– Komisijas 2002. gada 4. jūnija Regulu (EK) Nr. 980/2002, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2082/2000, ar kuru pieņem Eurocontrol standartus.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 3. pants, I un III pielikums.

Nr. 549/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula).

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 4. pants, 6. pants un 9. līdz 14. pants.

Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula).

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants.

Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula).

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants.

Nr. 552/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula).

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants.

C. VIDES AIZSARDZĪBA

Nr. 89/629

Padomes 1989. gada 4. decembra Direktīva 89/629 par civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu trokšņa emisijas ierobežošanu.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants.

Nr. 92/14

Padomes 1992. gada 2. marta Direktīva 92/14 par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 2. nodaļas II daļa,

kas grozīta ar

– Padomes 1998. gada 30. marta Direktīvu 98/20/EK, ar ko groza Direktīvu 92/14/EEK par lidmašīnu ekspluatācijas ierobežojumiem saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas otrā izdevuma (1988) 16. pielikuma 1. sējuma 2. nodaļas II daļu,

– Komisijas 1999. gada 21. aprīļa Direktīvu 1999/28/EK, ar ko groza pielikumu Padomes Direktīvā 92/14/EEK par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988) 1. sējuma 2. nodaļas II daļa,

– Komisijas 2001. gada 21. maija Regulu (EK) Nr. 991/2001, ar ko groza pielikumu Padomes Direktīvā 92/14/EEK par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 2. nodaļas II daļa.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants un pielikums.

Nr. 2002/30

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 26. marta Direktīva 2002/30/EK par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 15. pants, I un II pielikums.

Nr. 2002/49

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants, I līdz IV pielikums.

D. PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBA

Nr. 90/314

Padomes 1990. gada 13. jūnija Direktīva 90/314 par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants.

Nr. 92/59

Padomes 1992. gada 29. jūnija Direktīva 92/59 produktu vispārēju drošību.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants.

Nr. 93/13

Padomes 1993. gada 5. aprīļa Direktīva 93/13 par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants un pielikums.

Nr. 95/46

Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46 par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 34. pants.

Nr. 2027/97

Padomes 1997. gada 9. oktobra Regula 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos,

kas grozīta ar

– Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulu (EK) Nr. 889/2002, ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants.

Nr. 261/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 17. pants.

E. DATORIZĒTĀS REZERVĒŠANAS SISTĒMAS

Nr. 2299/1989

Padomes 1989. gada 24. jūlija Regula Nr. 2299/1989 par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām,

kas grozīta ar

– Padomes 1993. gada 29. oktobra Regulu (EEK) Nr. 3089/93, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 2299/89 par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām,

– Padomes 1999. gada 8. februāra Regulu (EK) Nr. 323/1999, ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 2299/89 par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervēšanas sistēmām (DRS).

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 22. pants un pielikums.

F. SOCIĀLIE ASPEKTI

Nr. 1989/391

Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EEK par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju darba drošību un veselības aizsardzību.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants un 18. un 19. pants.

Nr. 2003/88

Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants, 21. līdz 24. pants un 26. līdz 29. pants.

Nr. 2000/79

Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīva 2000/79 par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (*AEA*), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (*ETF*), Eiropas Lidotāju asociāciju (*ECA*), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (*ERA*) un Starptautisko aviosabiedrību asociāciju (*IACA*).

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 5. pants.

G. CITI TIESĪBU AKTI

Nr. 91/670

Padomes 1991. gada 16. decembra Direktīva Nr. 91/670 par personāla licenču savstarpēju pieņemšanu amata pienākumu pildīšanai civilajā aviācijā.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants un pielikums.