

ÜHELT POOLT EUROOPA ÜHENDUSE
JA SELLE LIKMESRIIKIDE
NING TEISELT POOLT MAROKO KUNINGRIIGI VAHELINE
EUROOPA–VAHEMERE
LENNUNDUSLEPING

BELGIA KUNINGRIIK,

TŠEHHI VABARIIK,

TAANI KUNINGRIIK,

SAKSAMAA LIITVABARIIK,

EESTI VABARIIK,

KREEKA VABARIIK,

HISPAANIA KUNINGRIIK,

PRANTSUSE VABARIIK,

IIRIMAA,

ITAALIA VABARIIK,

KÜPROSE VABARIIK,

LÄTI VABARIIK,

LEEDU VABARIIK,

LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIK,

UNGARI VABARIIK,

MALTA,

MADALMAADE KUNINGRIIK,

AUSTRIA VABARIIK,

POOLA VABARIIK,

PORTUGALI VABARIIK,

SLOVEENIA VABARIIK,

SLOVAKI VABARIIK,

SOOME VABARIIK,

ROOTSI KUNINGRIIK,

SUURBRITANNIA JA PÕHJA-IIRI ÜHENDKUNINGRIIK,

Euroopa Ühenduse asutamislepingu lepinguosalisel, edaspidi "liikmesriigid", ja

EUROOPA ÜHENDUS, edaspidi "ühendus",

ühelt poolt ja

MAROKO KUNINGRIIK, edaspidi "Maroko",

teiselt poolt,

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

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

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

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

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

Arvestades Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allakirjutamiseks avatud rahvusvahelist tsiviillennunduse konventsiooni;

SOOVIDES tagada lennuettevõtjatele võrdsed tegutsemisvõimalused;

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

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

NENTIDES tarbijakaitse tähtsust, sealhulgas Montrealis 28. mail 1999. aastal sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooniga tagatud kaitset niivõrd, kui võrd mõlemad lepinguosalisel on nimetatud konventsiooni osalisel;

KAVATSEDES tugineda olemasolevate lennutranspordialaste lepingute raamistikule, et avada juurdepääs turgudele ja võimaldada tarbijatele, lennuettevõtjatele, lennundustöötajatele ja lepinguosaliste riikide üldsusele maksimaalset kasu;

ARVESTADES, et ühelt poolt Euroopa Ühenduse ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko vaheline leping võib olla Euroopa–Vahemere lennundusalaste suhete etaloniks, et terviklikult propageerida liberaliseerimise eeliseid kõnealusel tähtsas majandussektoris;

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

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

ARTIKKEL 1

Mõisted

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

1. *kokkulepitud teenus ja kindlaksmääratud liin* – rahvusvaheline lennutransport vastavalt käesoleva lepingu artiklile 2 ja I lisale;
2. *leping* – käesolev leping, selle lisad ja kõik nende muudatused;
3. *lennutransport* – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, lasti ja posti (kas eraldi või koos) vedamine õhusõidukil ning mis kahtluste vältimiseks hõlmab nii regulaar- kui ka mitteregulaarlende (tellimuslende) ja lastilende;
4. *assotsiatsioonileping* – Brüsselis 26. veebruaril 1996. aastal sõlmitud Euroopa–Vahemere piirkonna leping, millega luuakse assotsiatsioon ühelt poolt Euroopa ühenduste ja nende liikmesriikide ning teiselt poolt Maroko Kuningriigi vahel;

5. *ühenduse lennutegevusluba* – lennutegevusluba, mis on Euroopa Ühenduse lennuettevõtjale antud ja mida lennuettevõtja omab vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta.
6. *konventsioon* – Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allakirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon ja see hõlmab:
 - a) kõiki muudatusi, mis on jõustunud konventsiooni artikli 94 punkti a alusel ja mille on ratifitseerinud nii Maroko kui ka Euroopa Ühenduse liikmesriik või liikmesriigid ning mis käsitlevad kõnealust teemat, ja
 - b) kõiki selle lisasid või kõiki nende muudatusi, mis on vastu võetud kõnealuse konventsiooni artikli 90 alusel niivõrd, kui võrd nimetatud lisa või muudatus kehtib teataval ajahetkel nii Marokos kui ka Euroopa Ühenduse liikmesriigis või liikmesriikides ning käsitleb kõnealust teemat;
7. *kogumaksumus* – osutatava teenuse maksumus koos mõistliku tasuga halduskulude eest ja vajaduse korral muude kohaldatavate tasudega, mis sisaldavad keskkonnakulusid ja mida kohaldatakse sõltumata riik- või kodakondsusest;
8. *lepinguosalised* – ühelt poolt ühendus või selle liikmesriigid või ühendus ja selle liikmesriigid nende vastavate volituste kohaselt ja teiselt poolt Maroko;

9. *kodanikud* – kõik füüsilised isikud, kellel on Maroko kodakondsus, või juriidilised isikud, millel on Maroko riikkondsus Maroko poolt või füüsilised isikud, kellel on liikmesriigi kodakondsus, või juriidilised isikud, millel on liikmesriigi riikkondsus Euroopa poolt, kusjuures juriidiline isik niivõrd, kuivõrd seda kontrollivad kas vahetult või enamusosaluse kaudu pidevalt Maroko kodanikud või juriidilised isikud Maroko poolt või liikmesriigi või ühe V lisas nimetatud kolmanda riigi kodanikud või juriidilised isikud Euroopa poolt;
10. *subsiidiumid* – riigiasutustelt või piirkondlikelt organisatsioonidelt või muudelt riiklikelt organisatsioonidelt saadud mis tahes rahaline abi, s.t kui:
- a) valitsuse või piirkondliku ametiasutuse või muu riikliku organisatsiooni tegevus hõlmab otsest raha ülekandmist (näiteks toetused, laenud või paigutused omakapitali või potentsiaalsed raha otseülekanded ettevõttesse või ettevõtte kohustuste ülevõtmine, näiteks laenu tagatiste kujul);
 - b) valitsus- või piirkondliku organi või muu riikliku organisatsiooni tulu jääb tagasi saamata või seda ei koguta;
 - c) valitsus- või piirkondlik organ või muu riiklik organisatsioon pakub muid kui üldisesse infrastruktuuri kuuluvaid kaupu või teenuseid või hangib neid;

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

ning mille abil saadakse seeläbi kasu;

11. *rahvusvaheline lennutransport* – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
12. *hind* – tariif, mida lennuettevõtjad või nende esindajad kohaldavad reisijate, pagasi ja/või lasti (välja arvatud post) õhusõidukiga vedamise suhtes, kaasa arvatud vajaduse korral maismaa- ja meretransport kombineerituna rahvusvahelise lennutranspordiga, koos nimetatud tariifide kohaldamistingimustega;
13. *kasutustasu* – tasu, mis kehtestatakse lennukompaniidele lennujaama-, lennujaama keskkonnaalaste, aeronavigatsiooni- või lennujulgestusrajatiste kasutamise või lennujaama-, lennujaama keskkonnaalaste, lennujuhtimis- või lennujulgestusteenuste osutamise eest, sealhulgas seotud teenuste osutamise ja rajatiste kasutamise eest;
14. *SESAR* – ühtse Euroopa õhuruumi tehniline rakendus, millega nähakse ette lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemide kooskõlastatud ja sünkroniseeritud uurimine, väljatöötamine ja elluviimine;

15. *territoorium* – Maroko Kuningriigi puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mis kuuluvad tema suveräänsete õiguste või jurisdiktsiooni alla, ning Euroopa Ühenduse puhul maismaa-alad (manner ja saared), siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, nimetatud asutamislepingus ja kõikides sellel põhinevates juriidilistes dokumentides sätestatud tingimustel; käesoleva lepingu kohaldamist Gibraltari lennujaama suhtes tõlgendatakse nii, et see ei piira Hispaania Kuningriigi ja Ühendkuningriigi vastavaid õiguslikke seisukohti seoses nendevahelise vaidlusega suveräänsete õiguste üle territooriumi suhtes, kus nimetatud lennujaam asub, ning et jätkuvalt on peatatud Gibraltari lennujaama suhtes liikmesriikide vahel alates 18. septembrist 2006 kehtivate ELi lennundusmeetmete kohaldamine vastavalt 18. septembril 2006 Cordobas vastu võetud Gibraltari lennujaama käsitlevale ministrite avaldusele; ja
16. *pädevad asutused* – III lisas nimetatud valitsusasutused või -üksused. Asjaomane lepinguosaline teatab teisele lepinguosalisele kõikidest siseriiklike õigusaktide muudatustest, mis on seotud pädevate asutuste staatusega.

I JAOTIS

MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2

Liiklusõigused

1. Kumbki lepinguosaline annab teisele lepinguosalisele järgmised õigused rahvusvahelise lennutranspordi teostamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtjate poolt, kui I lisas ei ole sätestatud teisiti:
 - a) õigus ilma maandumiseta üle tema territooriumi lennata;
 - b) õigus teha tema territooriumil vahemaandumisi, välja arvatud reisijate pardaletulekuks või mahaminekuks ning pagasi, lasti ja/või posti peale- ja mahalaadimiseks (muul kui lennuliikluse eesmärgil);
 - c) õigus teha kindlaksmääratud liinil kokkulepitud teenuse osutamisel tema territooriumil vahemaandumisi rahvusvahelise liikluse puhul reisijate pardaletulekuks või mahaminekuks ning lasti ja/või posti peale- ja mahalaadimiseks eraldi või koos; ja
 - d) muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.
2. Käesolevas lepingus sätestatu ei anna:

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

ARTIKKEL 3

Load

Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt tegevusloa taotluse saamise korral annavad teise lepinguosalise pädevad asutused asjakohase loa nii kiiresti kui võimalik ja tingimusel, et:

- a) Maroko lennuettevõtja puhul:
 - lennuettevõtja peamine tegevuskoht ja olemasolu korral registrijärgne asukoht on Maroko territooriumil ja ta on saanud lennutegevusloa ja kõik muud vastavad dokumendid Maroko Kuningriigi seaduse kohaselt;
 - Maroko teostab lennuettevõtja üle tõhusat halduskontrolli; ja

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

b) Euroopa Ühenduse lennuettevõtja puhul:

- lennuettevõtja peamine tegevuskoht ja olemasolu korral registrijärgne asukoht on Euroopa Ühenduse liikmesriigi territooriumil vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingule ja tal on ühenduse lennutegevusluba; ja
- lennuettevõtja üle teostab tõhusat halduskontrolli lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav Euroopa Ühenduse liikmesriik ja vastav lennuamet on selgelt tuvastatav;
- lennuettevõtja puhul kuulub omandiõigus liikmesriikidele ja/või liikmesriikide kodanikele või muudele V lisas nimetatud riikidele ja/või nende muude riikide kodanikele vahetult või enamusosaluse kaudu;

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

- d) rakendatakse ja järgitakse artikli 14 (lennundusohutus) ja artikli 15 (lennundusjulgestus) sätteid.

ARTIKKEL 4

Lubade tühistamine

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

a) Maroko lennuettevõtja puhul:

- lennuettevõtja peamine tegevuskoht ja olemasolu korral registrijärgne asukoht ei ole Marokos või ta ei ole saanud lennutegevusluba ja kõiki muid vastavaid dokumente kooskõlas Marokos kohaldatava õigusega;
- Maroko ei teosta lennuettevõtja üle tõhusat halduskontrolli; või
- lennuettevõtja puhul ei kuulu omandiõigus, vahetult või enamusosaluse kaudu, ega tegelik kontroll Marokole ja/või Maroko kodanikele või liikmesriikidele ja/või liikmesriikide kodanikele;

b) Euroopa Ühenduse lennuettevõtja puhul:

- lennuettevõtja peamine tegevuskoht ja olemasolu korral registrijärgne asukoht ei ole Euroopa Ühenduse asutamislepingu kohaselt Euroopa Ühenduse liikmesriigi territooriumil või tal ei ole ühenduse lennutegevusluba;
- lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav Euroopa Ühenduse liikmesriik ei teosta lennuettevõtja üle tõhusat halduskontrolli või pädev lennuamet ei ole selgelt tuvastatav; või
- lennuettevõtja puhul ei kuulu omandiõigus liikmesriikidele ja/või liikmesriikide kodanikele või muudele V lisas nimetatud riikidele ja/või nende muude riikide kodanikele vahetult või enamusosaluse kaudu;

c) lennuettevõtja ei täida käesoleva lepingu artiklis 6 (seaduste kohaldamine) nimetatud õigusnorme; või

d) ei rakendata ega järgita artikli 14 (lennusohutus) ja artikli 15 (lennundusjulgestus) sätteid.

2. Kui lõike 1 punktides c või d nimetatud õigusnormide edaspidise jätkuva mittetäitmise vältimiseks ei ole hädavajalik võtta koheseid meetmeid, rakendatakse käesoleva artikliga kehtestatud õigusi üksnes pärast konsulteerimist teise lepinguosalise pädevate asutustega.

ARTIKKEL 5

Investeeringimine

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

Nimetatud otsuses määratakse kindlaks käesolevas lepingus nimetatud kokkulepitud teenustega ning kolmandate riikide ja lepinguosaliste vaheliste teenustega seotud tingimused. Käesoleva lepingu artikli 22 lõiget 9 selliste otsuste suhtes ei kohaldata.

ARTIKKEL 6

Õigusnormide järgimine

1. Ühe lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või sealt väljumisel järgivad teise lepinguosalise lennuettevõtjad sellel territooriumil kohaldatavaid õigusnorme, mis käsitlevad rahvusvahelises lennutranspordis osalevate õhusõidukite sisenemist tema territooriumile või sealt väljumist või nende õhusõidukite käitamist ja lennuliiklust sellel territooriumil.
2. Ühe lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või sealt väljumisel järgivad teise lepinguosalise lennuettevõtja reisijad ja meeskond sellel territooriumil kohaldatavaid õigusnorme ning kaup peab vastama neile normidele, mis käsitlevad reisijate, meeskonna või lasti õhusõidukil sellele territooriumile sisenemist või sealt väljumist (sealhulgas riiki sisenemist, julgestuskontrolli, sisserännet, passe, tolli ja karantiini käsitlevaid eeskirju või posti puhul postieeskirju).

ARTIKKEL 7

Konkurents

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

ARTIKKEL 8

Subsiidiumid

1. Lepinguosalisel tunnustatakse, et lennuettevõtjate riiklik subsideerimine moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid lennutransporditeenuste osutamisel, ja et nad seavad ohtu lepingu põhieesmärkide saavutamise ning et nimetatud subsiidiumid ei ole kooskõlas avatud lennunduspiirkonna põhimõttega.
2. Kui käesoleva lepingu alusel tegutseva lennuettevõtja või lennuettevõtjate riiklik subsideerimine on seaduspärase eesmärgi saavutamiseks hädavajalik, peavad kõnealused subsiidiumid olema eesmärgiga proportsionaalsed, läbipaistvad ja kavandatud nii, et nende kahjulik mõju teise lepinguosalise lennuettevõtjatele oleks võimalikult väike. Selliseid subsiidiume andev lepinguosaline teatab viivitamatult teisele lepinguosalisele oma subsideerimiskavatsusest ja subsideerimise vastamisest käesolevas lepingus sätestatud kriteeriumitele.

3. Kui üks lepinguosaline usub, et teise lepinguosalise antav subsiidium või olenevalt asjaoludest lepinguosaliste hulka mittekuuluva riigi avaliku-õigusliku või valitsusasutuse antav subsiidium ei vasta lõikes 2 sätestatud kriteeriumitele, võib ta vastavalt artiklile 22 taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada küsimust ja leida asjakohased lahendused kaebustele, mida peetakse õigustatuks.
4. Kui ühiskomitee ei suuda vaidlust lahendada, võivad lepinguosalsed kohaldada vastavaid subsiidiumidevastaseid meetmeid.
5. Käesoleva artikli sätted ei piira lepinguosaliste selliste õigusnormide kohaldamist, mis on seotud hädavajalike lennuteenustega ja avalike teenuste osutamise kohustusega lepinguosaliste territooriumil.

ARTIKKEL 9

Äritegevus

1. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus asutada teise lepinguosalise territooriumil esindusi lennutranspordi ja sellega seotud tegevuste edendamiseks ja müügiks.
2. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on kooskõlas teise lepinguosalise territooriumile sisenemist, seal viibimist ja töötamist käsitlevate õigusnormidega õigus tuua teise lepinguosalise territooriumile ja seal pidada lennutransporditeenuste osutamiseks vajalikke juhtivaid, müügi-, tehnilisi, lennutegevus- ja muid spetsialiste.

3. a) Ilma et see piiraks käesoleva lõike punkti b kohaldamist, on kõikidel lennuettevõtjatel seoses teise lepinguosalise territooriumil toimuva lendude teenindamisega õigus oma äranägemisel:
- i) kas teenindada oma lende ise (omakäitlus) või
 - ii) valida lendude teenindamist kas täismahus või osaliselt osutavate konkureerivate teenuseosutajate vahel, kui nimetatud teenuseosutajatel on kõigi lepinguosaliste õigusnormide kohaselt õigus turule pääseda ja kui nimetatud teenuseosutajad on turul olemas.
- b) Selliste lendude teenindamise liikide puhul, nagu pagasikäitlus, perroonikäitlus, kütuse- ja õlikäitlus, kauba- ja postikäitlus seoses kauba ja posti füüsilise käitlemisega lennujaama terminali ja õhusõiduki vahel, võib punkti a alapunktides i ja ii nimetatud õigustele seada ainult teatavad piirangud vastavalt teise osapoole territooriumil kehtivatele õigusnormidele. Kui nimetatud piirangud välistavad omakäitluse ja kui lendude teenindamist osutavate ettevõtete vahel ei ole tõhusat konkurentsi, peavad kõik nimetatud teenused olema võrdsetel ja piisavatel alustel kättesaadavad kõikidele lennuettevõtjatele; selliste teenuste hinnad ei tohi ületada nende kogumaksumust koos mõistliku kasumiga pärast amortisatsioonikulude mahaarvamist.
4. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad võivad teise lepinguosalise territooriumil müüa lennutransporditeenuseid ise ja/või lennuettevõtja äranägemisel kas oma müügiesindajate või muude lennuettevõtja määratud vahendajate kaudu. Kõikidel lennuettevõtjatel on õigus selliseid transporditeenuseid müüa ja kõikidel isikutel on vaba võimalus neid osta konkreetsel territooriumil käibeloleva valuuta või vabalt konverteeritava valuuta eest.

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

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

7. Käesoleva lepingu alusel oma lende teostavad või teenuseid osutavad lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida selliseid turustamisalaseid koostöökokkuleppeid nagu broneeritud kohti käsitlevad kokkulepped või koodi jagamise kord:

- a) lepinguosaliste mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega; ja
- b) kolmandate riikide mis tahes lennuettevõtja või lennuettevõtjatega; ja
- c) mis tahes maismaa- ja meretransporditeenuste osutajaga;

tingimusel, et i) kõikidel selliste kokkulepete osalistel on asjakohased tegevusload ja ii) kokkulepped vastavad neile tavaliselt kohaldatavatele ohutus- ja konkurentsinoüetele. Koodi jagamisega seotud reisijateveo puhul tuleb ostjat ostukohas või igal juhul enne pardaleminekut teavitada sellest, millised transporditeenuse osutajad tegutsevad teenuse igas sektoris.

8. a) Reisijateveo puhul ei kehti maismaa- ja meretransporditeenuse osutajate suhtes lennutransporti reguleerivad õigusnormid üksnes seepärast, et nimetatud maismaa- ja meretransporditeenust pakub lennuettevõtja enda nimel. Maismaa- ja meretransporditeenuse osutajad võivad oma äranägemisel otsustada, kas sõlmida koostöökokkuleppeid või mitte. Iga konkreetse kokkuleppe sõlmimisel võivad maismaa- ja meretransporditeenuse osutajad muu hulgas arvesse võtta tarbijate huve ning tehnilisi, majanduslikke, ruumi- ja läbilaskevõime piiranguid.
- b) Lisaks sellele ja hoolimata käesoleva lepingu muudest sätetest on lepinguosaliste lennuettevõtjatel ja lastiveo kaudsetel teostajatel lubatud koos rahvusvahelise lennutranspordiga piiranguteta kasutada mis tahes maismaa- ja meretransporti lasti veoks Maroko ja Euroopa Ühenduse territooriumi või kolmandate riikide mis tahes punktidesse või punktidest, kaasa arvatud veoks tolliteenustega lennujaamadesse või lennujaamadest; samuti on neil vajaduse korral õigus(ed) vedada tollitud lasti kohaldatavate õigusnormide kohaselt. Sellisel lastil, olenemata sellest, kas seda veetakse mööda maismaad, merd või õhu teel, peab olema juurdepääs lennujaama tollimenetlusele ja -rajatistele. Lennuettevõtjad võivad teostada ise maismaa- ja meretransporti, sõlmida selleks kokkuleppeid muude maismaa- ja meretransporditeenustega, sealhulgas muude mere- ja maismaatransporditeenust osutavate lennuettevõtjatega ja lennutransporti hõlmavate lastivedude kaudsete teostajatega. Nimetatud ühendveoteenuseid võib pakkuda ühtse hinnaga kombineeritud lennu- ning maismaa- ja meretranspordi eest, tingimusel et teave sellise transpordiviisi kohta ei eksita lastisaatjaid.

ARTIKKEL 10

Tolli- ja muud maksud

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelises lennutranspordis kasutatav õhusõiduk, selle tavapärase pardavarustus, kütus, määrdeained, tarvitatavad tehnilised varud, maapealsed seadmed, varuosad (sealhulgas mootorid), pardavarud (muuhulgas, kuid mitte ainult toiduained, mittealkohoolsed ja alkohoolsed joogid, tubakatooted ning muud reisijatele lennu ajal piiratud koguses, müügiks või tarbimiseks ettenähtud tooted) ja muud tooted, mis on ette nähtud kasutamiseks ainult seoses rahvusvahelise lennutranspordi lende teostava õhusõiduki lendude või nende teenindamisega, vabastatakse saabumisel teise lepinguosalise territooriumile vastastikkuse põhimõtte alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli-, aktsiisimaksudest ja muudest sarnastest tasudest ning maksudest, a) mida kohaldavad riiklikud või kohalikud asutused või Euroopa Ühendus ja b) mis ei põhine osutatavate teenuste hinnal, tingimusel et nimetatud varustus ja varud jäävad õhusõiduki pardale.
2. Samuti vabastatakse vastastikkuse põhimõtte alusel käesoleva artikli lõikes 1 nimetatud maksudest, lõivudest ja tasudest, välja arvatud osutatava teenuse hinnal põhinevatest tasudest:
 - a) ühe lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistlikus koguses pardavarud, mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise rahvusvahelise lennutranspordiga tegeleva lennuettevõtja lahkuva õhusõiduki pardal, isegi siis, kui nimetatud pardavarusid kasutatakse reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus kõnealused varud pardale võeti;

- b) maapealsed seadmed ja varuosad (sealhulgas mootorid), mis on toodud ühe lepinguosalise territooriumile ja on ette nähtud rahvusvahelise lennutranspordi lendudeks teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt kasutatava õhusõiduki teenindamiseks, hoolduseks või remondiks;
- c) määrdeained ja tarvitavad tehnilised varud, mis on toodud ühe lepinguosalise territooriumile või seal hangitud ja mis on ette nähtud rahvusvahelise lennutranspordi lendudeks teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt kasutatava õhusõiduki tarbeks, isegi kui neid kasutatakse reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus kõnealused varud pardale võeti; ja
- d) mõlema lepinguosalise tollieeskirjadega ette nähtud trükised, mis on toodud ühe lepinguosalise territooriumile või seal hangitud ja pardale võetud ning mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja rahvusvahelise lennutranspordi lende tegeva lahkuva õhusõiduki pardal, isegi siis, kui neid kasutatakse reisi selles osas, mis toimub selle lepinguosalise territooriumi kohal, kus kõnealused trükised pardale võeti;
- e) lennujaamades ja kaubaterminalides kasutatav ohutus- ja julgestusvarustus.

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

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

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

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

ARTIKKEL 11

Kasutustasud

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

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

ARTIKKEL 12

Hinnakujundus

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

ARTIKKEL 13

Statistika

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

II JAOTIS

REGULATIIVNE KOOSTÖÖ

ARTIKKEL 14

Lennuohutus

1. Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas VI lisa A osas nimetatud lennuohutusalauste Euroopa Ühenduse õigusaktidega ja allpool sätestatud tingimuste kohaselt.

2. Lepinguosalisid tagavad, et kui teise lepinguosalise territooriumil asuvas rahvusvahelisele lennuliiklusele avatud lennujaamas maanduva ühe lepinguosalise territooriumil registreeritud õhusõiduki suhtes on kahtlusi, et ta ei vasta konventsiooni kohaselt kehtestatud rahvusvaheliste lennundusohutusnormidele, siis teostavad selle teise lepinguosalise pädevad asutused õhusõiduki pardal ja selle ümber perroonikontrolli, et kontrollida õhusõiduki ja meeskonna dokumentide kehtivust ning õhusõiduki ja selle seadmete nähtavat seisukorda.
3. Lepinguosalisid võivad igal ajal taotleda konsultatsioone teise lepinguosalise ohutusnormide järgimise osas.
4. Käesolev leping ei piira lepinguosaliste pädevate asutuste volitusi võtta kõiki asjakohaseid ja viivitamatuid meetmeid, kui nad teevad kindlaks, et õhusõiduk, toode või tegevus võib:
 - a) mitte vastata konventsiooni või VI lisa A osas nimetatud õigusaktide (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kohaselt kehtestatud miinimumnormidele, või
 - b) tekitada lõikes 2 nimetatud kontrollimise käigus tõsiseid kahtlusi selles suhtes, et õhusõiduk või selle kasutamine ei ole kooskõlas konventsiooni või VI lisa A osas nimetatud õigusaktide (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kohaselt kehtestatud miinimumnormidega, või
 - c) tekitada tõsiseid kahtlusi, et konventsioonis või VI lisa A osas nimetatud õigusaktide (vastavalt sellele, millist neist kohaldatakse) kohaselt kehtestatud miinimumnorme ei järgita ega hallata tõhusalt.
5. Kui ühe lepinguosalise pädevad asutused võtavad meetmeid lõike 4 kohaselt, teatavad nad sellest viivitamatult teise lepinguosalise pädevatele asutustele, esitades meetmete võtmise põhjused.

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

ARTIKKEL 15

Lennundusjulgestus

1. Kuna tsiviilõhusõiduki, selle reisijate ja meeskonna ohutuse tagamine on rahvusvahelise lennutranspordi teostamise peamine eeltingimus, kinnitavad lepinguosalisel vastastikust kohustust kaitsta tsiviillennundust ebaseaduslike sekkumiste eest (ja eelkõige Chicago konventsioonis, Tokios 14. septembril 1963. aastal allakirjutatud konventsioonis kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal, Haagis 16. detsembril 1970. aastal allakirjutatud õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsioonis, Montrealis 23. septembril 1971. aastal allakirjutatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsioonis, Montrealis 24. veebruaril 1988. aastal allakirjutatud protokoll ebaseaduslike vägivallaaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades ja Montrealis 1. märtsil 1991. aastal allakirjutatud plastiliste lõhkeainete avastamiseks nende märkimise kasutamist käsitlevas konventsioonis sätestatud kohustusi, kui võrd lepinguosalisel on nimetatud konventsioonide ja ka kõikide muude tsiviillennunduse ohutust käsitlevate konventsioonide ja protokollide osalised).
2. Taotluse korral osutavad lepinguosalisel teineteisele igakülgsel abi, et takistada tsiviillennuki ebaseaduslikku hõivamist ja muid ebaseaduslike tegusid, mis ohustavad nimetatud õhusõidukit, selle reisijaid ja meeskonda, lennujaamu ja navigatsiooniseadmeid ning et hoida ära kõiki muid tsiviillennunduse julgeolekut ähvardavaid ohte.

3. Vastastikustes suhetes tegutsevad lepinguosalisel kooskõlas lennundusjulgustuse normidega ja Chicago konventsiooni lisadena määratletud Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni soovituslike tavadega (sel määral, mil osapooled neid kohaldavad) niivõrd, kuivõrd sellised julgestussätted kehtivad lepinguosaliste suhtes. Lepinguosalisel nõuavad, et lennuettevõtjad, kes kasutavad nende registrisse kantud õhusõidukeid, samuti ettevõtjad, kelle peamine tegevuskoht või alaline asukoht on nende territooriumil ja nende territooriumil asuvate lennujaamade käitajad tegutseksid kooskõlas selliste lennundusjulgustusalaste sätetega.

4. Kumbki lepinguosaline tagab, et nende territooriumil võetakse tõhusad meetmed õhusõiduki kaitsmiseks, reisijate ja nende käsipagasi läbivaatamiseks ning meeskonna, lasti (sealhulgas registreeritud pagasi) ja õhusõiduki varude kontrollimiseks pardalemineku või laadimise eel ja ajal ning et nimetatud meetmeid kohandatakse vastavalt suurenevale ohule. Mõlemad lepinguosalisel nõustuvad, et nende lennuettevõtjatelt võidakse nõuda, et nad järgiksid lõikes 3 nimetatud lennundusjulgustusealaseid sätteid, mida teine lepinguosaline nõuab oma territooriumile sisenemisel, sealt lahkumisel ja seal viibimisel. Samuti suhtuvad lepinguosalisel positiivselt kõikidesse teise lepinguosalise taotlustesse võtta konkreetse ohu korral mõistlikke erilisi julgeolekumeetmeid.

5. Kui tsiviilõhusõiduk hõivatakse ebaseaduslikult või tekib sellise ebaseadusliku hõivamise oht või sellise õhusõiduki, selle reisijate ja meeskonna, lennujaamade või navigatsiooniseadmete turvalisust ohustav muu ebaseaduslik vahejuhtum või on olemas oht selle tekkimiseks, abistavad lepinguosalisel teineteist sidepidamise hõlbustamise ja muude asjakohaste meetmete võtmise abil, mille eesmärgiks on kiiresti ja ohutult kõnealune vahejuhtum lõpetada või oht kõrvaldada.

6. Kui ühel lepinguosalisel on põhjendatud kahtlusi, et teine lepinguosaline ei ole järginud käesoleva artikli lennundusjulgestusalaseid sätteid, võib ta nõuda viivitamatut konsultatsiooni teise lepinguosalisega.
7. Ilma et see piiraks käesoleva lepingu artikli 4 (lubade tühistamine) kohaldamist, annab suutmatust jõuda rahuldavale kokkuleppele viieteistkümne (15) päeva jooksul alates sellise nõude esitamisest aluse mõlema lepinguosalise lennuettevõtjate tegevusloa või tehnilise loa tühistamiseks, peatamiseks, piiramiseks või neile tingimuste seadmiseks.
8. Kui otsese ja erakorralise ohu olemasolu nõuab, võib lepinguosaline võtta ajutisi meetmeid enne viieteistkümne (15) päeva möödumist.
9. Lõike 7 kohaselt võetud mis tahes meetme rakendamine lõpetatakse, kui teine lepinguosaline on viinud oma tegevuse käesoleva artikliga vastavusse.

ARTIKKEL 16

Lennuliikluse korraldamine

1. Lepinguosalisel tegutsevad kooskõlas VI lisa B osas määratletud õigusaktide sätetega ja allpool kehtestatud tingimuste kohaselt.
2. Lepinguosalisel kohustuvad tegema tihedat koostööd lennuliikluse korraldamisel, et laiendada ühtset Euroopa õhuruumi Marokole selleks, et Euroopas tugevdada praeguseid ohutusnorme ja muuta üldised lennuliiklusnormid tõhusamaks, optimeerida läbilaskevõimet ja minimeerida viivitusi.

3. Et hõlbustada ühtse Euroopa õhuruumi õigusaktide kohaldamist oma territooriumil:
 - a) võtab Maroko vajalikud meetmed, et kohandada oma lennuliiklust korraldavaid institutsionaalseid struktuure ühtse Euroopa õhuruumi põhimõtetele, eelkõige asutades vastavad riiklikud järelevalveorganid, mis on vähemalt funktsionaalselt sõltumatud aeronavigatsiooniteenust osutavatest ettevõtetest; ja
 - b) kaasab Euroopa Ühendus Maroko vastavatesse ühtsest Euroopa õhuruumist tulenevatesse aeronavigatsiooniteenuste, õhuruumi ja koostalitlusvõimega seotud algatustesse, eelkõige toimivate õhuruumiosade loomiseks tehtavate Maroko jõupingutuste võimalikult varajase kaasamise või SESARi alase asjakohase kooskõlastamise kaudu.

ARTIKKEL 17

Keskkond

1. Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas VI lisa C osas loetletud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktidega.
2. Käesolev leping ei piira lepinguosalise pädevate asutuste volitusi võtta asjakohaseid meetmeid, et vältida käesoleva lepingu kohaselt toimuva rahvusvahelise lennutranspordi keskkonnamõjusid või nendega muul viisil tegeleda, tingimusel et nimetatud meetmeid kohaldatakse sõltumata riik- või kodakondsusest.

ARTIKKEL 18

Tarbijakaitse

Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas VI lisa D osas loetletud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktidega.

ARTIKKEL 19

Arvutipõhised ettetellimissüsteemid

Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas VI lisa E osas loetletud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktidega.

ARTIKKEL 20

Sotsiaalsed aspektid

Lepinguosalised tegutsevad kooskõlas VI lisa F osas loetletud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktidega.

III JAOTIS

INSTITUTSIOONILISED SÄTTED

ARTIKKEL 21

Tõlgendamine ja rakendamine

1. Lepinguosalised võtavad kõik asjakohased üld- või erimeetmed, et tagada käesolevast lepingust tulenevate kohustuste täitmine ning hoiduvad kõikidest käesoleva lepingu eesmärkide saavutamist ohustavatest meetmetest.
2. Kumbki lepinguosaline vastutab käesoleva lepingu ja eriti VI lisas loetletud lennutranspordialaste määruste ja direktiivide nõuetekohase rakendamise eest oma territooriumil.
3. Kumbki lepinguosaline annab teisele lepinguosalisele kogu vajaliku teabe ja abi võimalike rikkumiste uurimisel, mida teine lepinguosaline teostab käesoleva lepingu alusel talle antud pädevuste kohaselt.
4. Kui lepinguosalistes tegutsevad neile käesoleva lepingu kohaselt antud volituste alusel teisele lepinguosalisele huvi pakkuvates ja teise lepinguosalise asutusi või ettevõtjaid käsitlevates küsimustes, tuleb teise lepinguosalise pädevaid asutusi sellest teavitada ja anda neile võimalus esitada enne lõpliku otsuse tegemist võimalikud märkused.

ARTIKKEL 22

Ühiskomitee

1. Käesolevaga asutatakse lepinguosaliste esindajatest koosnev komitee (edaspidi "ühiskomitee"), mis vastutab käesoleva lepingu haldamise eest ning tagab selle nõuetekohase rakendamise. Selleks esitab komitee soovitusi ja võtab vastu otsuseid lepinguga ettenähtud juhtudel.
2. Ühiskomitee otsused võetakse vastu ühiselt ja need on lepinguosaliste suhtes siduvad. Lepinguosalisel rakendavad kõnealuseid otsuseid oma eeskirjade kohaselt.
3. Ühiskomitee tuleb kokku vastavalt vajadusele ja vähemalt üks kord aastas. Kumbki lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist.
4. Samuti võib kumbki lepinguosaline taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et lahendada käesoleva lepingu tõlgendamise ja kohaldamisega seotud küsimusi. Selline koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem, kui kaks kuud pärast taotluse saamist, kui ei ole kokku lepitud teisiti.
5. Käesoleva lepingu nõuetekohaseks rakendamiseks vahetavad lepinguosalisel teavet ning konsulteerivad kummagi lepinguosalise taotluse puhul ühiskomitees.
6. Ühiskomitee võtab otsusega vastu oma töökorra..

7. Kui ühe lepinguosalise arvates ei ole teine lepinguosaline ühiskomitee otsust nõuetekohaselt rakendanud, võib ta nõuda küsimuse arutamist ühiskomitees. Kui ühiskomitee ei suuda küsimust lahendada kahe kuu jooksul alates esildise tegemisest, võib esildise teinud lepinguosaline artikli 24 alusel võtta asjakohased ajutised kaitsemeetmed.
8. Ühiskomitee otsustes märgitakse kuupäev, mil lepinguosalsed peavad seda rakendama, ja muu ettevõtjaid puudutada võiv teave.
9. Ilma et see piiraks lõike 2 kohaldamist, võivad lepinguosalsed võtta artikli 24 alusel asjakohased ajutised kaitsemeetmed, kui ühiskomitee ei tee kuue kuu jooksul alates esildise tegemise kuupäevast otsust küsimuses, mille kohta on talle esildis tehtud.
10. Ühiskomitee uurib küsimusi, mis on seotud kahepoolsete ühisinvesteeringutega enamusosalusse või muudatustega lepinguosaliste lennuettevõtjate tõhusas kontrollimises.
11. Samuti arendab ühiskomitee koostööd:
 - a) soodustades uute seadusandlike ja reguleerivate algatuste ja arengute vahetamist ekspertide tasandil, sealhulgas julgestuse, ohutuse, keskkonnakaitse, lennunduse infrastruktuuri (kaasa arvatud teenindusajad) ja tarbijakaitse valdkonnas;
 - b) analüüsides korrapäraselt käesoleva lepingu rakendamise sotsiaalseid mõjusid, eriti tööhõive valdkonnas, ja leides asjakohaseid lahendusi põhjendatuks peetavatele probleemidele;

- c) analüüsid võimalikke valdkondi, mille osas võiks käesolevat lepingut edasi arendada, sealhulgas soovitusi muudatuste tegemise kohta käesolevasse lepingusse.

ARTIKKEL 23

Vaidluste lahendamine ja vahekohus

1. Kumbki lepinguosaline võib pöörduda ühiskomitee poole kõikide käesoleva lepingu kohaldamise või tõlgendamisega seotud vaidluste puhul, mida ei ole lahendatud kooskõlas artikliga 22. Käesoleva artikli kohaldamisel tegutseb assotsiatsioonilepingu alusel asutatud assotsiatsiooninõukogu ühiskomiteena.
2. Ühiskomitee võib vaidluse lahendada oma otsusega.
3. Lepinguosalised võtavad vajalikud meetmed, et rakendada lõikes 2 nimetatud otsust.
4. Kui vaidlust ei ole võimalik lõike 2 alusel lahendada, esitatakse see ükskõik kumma lepinguosalise taotlusel lahendamiseks kolmest vahekohtunikust koosnevale vahekohtule vastavalt allpool sätestatud menetlusele:
 - a) kumbki lepinguosaline määrab vahekohtuniku kuuekümne (60) päeva jooksul pärast seda, kui vahekohus, kelle poole teine lepinguosaline on diplomaatiliste kanalite kaudu pöördunud, on saanud selle lepinguosalise taotluse sooviga lahendada vaidlus vahekohtus; kaks teist vahekohtunikku peaksid kolmanda vahekohtuniku määrama kuuekümne (60) lisapäeva jooksul. Kui üks lepinguosaline ei ole kokkulepitud aja jooksul vahekohtuniku määranud või kolmandat vahekohtuniku ei määrata kokkulepitud aja jooksul, võib kumbki lepinguosaline paluda Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni nõukogu presidendil määrata olenevalt vajadusest kas vahekohtunik või vahekohtunikud;

- b) punktis a sätestatud tingimuste kohaselt määratud kolmas vahekohtunik peaks olema kolmanda riigi kodanik ja ta tegutseb vahekohtu eesistujana;
 - c) vahekohus lepib kokku oma töökorras; ja
 - d) vahekohtu lõpliku otsuse kohaselt jagatakse vahekohtu esmased kulud lepinguosaliste vahel võrdselt.
5. Kõik vahekohtu esialgsed või lõplikud otsused on lepinguosaliste suhtes siduvad.
6. Kui üks lepinguosaline ei järgi käesoleva artikli tingimuste kohaselt tehtud vahekohtu otsust kolmekümne (30) päeva jooksul alates eespool nimetatud otsuse teatavakstegemisest, võib teine lepinguosaline piirata, peatada või tühistada süüdi olevale lepinguosalisele käesoleva lepingu tingimuste alusel antud õigused või eelised seniks, kuni rikkumine jätkub.

ARTIKKEL 24

Kaitsemeetmed

1. Lepinguosalised võtavad kõik üld- ja erimeetmed, mis on vajalikud nende käesolevas lepingus sätestatud kohustuste täitmiseks. Nad tagavad käesolevas lepingus sätestatud eesmärkide saavutamise.

2. Kui kumbki lepinguosaline leiab, et teine lepinguosaline ei ole täitnud oma lepingulisi kohustusi, võib ta võtta asjakohased meetmed. Kaitsemeetmed võetakse ainult sellises ulatuses ja sellise kestusega, mis on vajalik olukorra parandamiseks või käesoleva lepingu tasakaalu säilitamiseks. Eelistatud on meetmed, mis häirivad käesoleva lepingu toimimist kõige vähem.
3. Kaitsemeetmeid võtta kavatsev lepinguosaline teatab sellest teistele lepinguosalistele ühiskomitee kaudu ja edastab kogu asjakohase teabe.
4. Lepinguosalised alustavad viivitamatult konsultatsioone ühiskomitees, et leida kõigile vastuvõetav lahendus.
5. Ilma et see piiraks artikli 3 punkti d, artikli 4 punkti d ja artiklite 14 ja 15 kohaldamist, ei või asjaomane lepinguosaline võtta kaitsemeetmeid enne, kui lõikes 3 nimetatud teatamisest on möödunud üks kuu, välja arvatud juhul, kui lõikes 4 nimetatud konsultatsioonid lõppevad enne nimetatud tähtaja möödumist.
6. Asjaomane lepinguosaline teatab ühiskomiteele viivitamatult võetud meetmetest ja edastab kogu asjakohase teabe.
7. Kõik käesoleva artikli tingimuste kohaselt võetud meetmed peatatakse kohe, kui süüdi olev lepinguosaline on viinud oma tegevuse käesoleva lepingu sätetega vastavusse.

ARTIKKEL 25

Lepingu geograafiline laiendamine

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

ARTIKKEL 26

Seos teiste lepingutega

1. Käesoleva lepingu sätted asendavad Maroko ja liikmesriikide vaheliste olemasolevate kahepoolsete lepingute vastavad sätted. Nendest kahepoolsetest lepingutest tulenevaid ja käesoleva lepinguga hõlmamata liiklusõigusi võib siiski jätkuvalt kasutada, tingimusel et ei tehta vahet Euroopa Ühenduse liikmesriikide ja nende kodanike vahel.
2. Kui lepinguosalisised ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni või mõne muu rahvusvahelise organisatsiooni vastu võetud otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, kas käesolevat lepingut tuleb selliste arengute arvessevõtmiseks muuta.

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

ARTIKKEL 27

Muudatused

1. Kui üks lepinguosaline soovib käesoleva lepingu sätteid läbi vaadata, teatab ta sellest ühiskomiteele. Käesoleva lepingu heakskiidetud muudatus jõustub pärast vastavate sisemenetluste lõpetamist.
2. Ühiskomitee võib lepinguosalise ettepanekul ja kooskõlas käesoleva artikliga otsustada käesoleva lepingu lisade muutmise üle.
3. Käesolev leping ei piira kummagi lepinguosalise õigust võtta ühepoolset vastu uusi või muuta olemasolevaid lennutranspordialaseid või VI lisas nimetatud seotud valdkondi käsitlevaid õigusakte, kui see on kooskõlas mittediskrimineerimise põhimõtte ja käesoleva lepingu sätetega.
4. Niipea, kui üks lepinguosaline on koostanud uue õigusakti, teatab ta sellest teisele lepinguosalisele ja konsulteerib temaga võimalikult põhjalikult. Ühe lepinguosalise taotlusel võib esialgselt arvamusi vahetada ühiskomitees.

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

6. Ühiskomitee:

- a) võtab vastu lepingu VI lisa muutva otsuse, et lisada sinna, vajaduse korral vastastikkuse põhimõtet arvesse võttes, kõnealune uus õigusakt või muudatus;
- b) võtab vastu otsuse selle kohta, et kõnealust uut õigusakti või muudatust tuleb käsitada käesoleva lepinguga kooskõlas olevana; või
- c) teeb otsuse kõikide muude mõistliku aja jooksul võetavate meetmete kohta, et tagada käesoleva lepingu nõuetekohane toimimine.

ARTIKKEL 28

Lõpetamine

1. Käesolev leping sõlmitakse määramata tähtajaks.

2. Kumbki lepinguosaline võib mis tahes ajal diplomaatiliste kanalite kaudu kirjalikult teisele lepinguosalisele teatada oma otsusest käesolev leping lõpetada. Kõnealune teade saadetakse samal ajal ka Rahvusvahelisele Tsiviillennundusorganisatsioonile. Käesolev leping lõpetatakse kaheteistkümne kuu möödumisel pärast seda, kui teine lepinguosaline on saanud kirjaliku teate, välja arvatud juhul, kui lepingu lõpetamise teade võetakse enne nimetatud tähtaja möödumist tagasi.
3. Käesolev leping kaotab kehtivuse või peatatakse, kui assotsiatsioonileping vastavalt kas kaotab kehtivuse või peatatakse.

ARTIKKEL 29

Registreerimine Rahvusvahelises Tsiviillennundusorganisatsioonis ja ÜRO sekretariaadis

Käesolev leping ja kõik selle muudatused registreeritakse Rahvusvahelises Tsiviillennundusorganisatsioonis ja ÜRO sekretariaadis.

ARTIKKEL 30

Jõustumine

1. Käesolevat lepingut kohaldatakse ajutiselt allakirjutamise kuupäevast alates vastavalt lepinguosaliste vastavalt lepinguosaliste siseriiklikule õigusele.

2. Käesolev leping jõustub üks kuu pärast viimase noodi kuupäeva, mis on edastatud selliste diplomaatiliste nootide vahetamise käigus, mis kinnitavad, et kõik käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpetatud. Sellise vahetamise eesmärgil esitab Maroko Kuningriik Euroopa Liidu Nõukogu peasekretariaadile oma diplomaatilise noodi, mis on adresseeritud Euroopa Ühendusele ja selle liikmesriikidele, ning Euroopa Liidu Nõukogu peasekretariaat esitab Maroko Kuningriigile diplomaatilise noodi Euroopa Ühenduselt ja selle liikmesriikidelt. Diplomaatiline noot Euroopa Ühenduselt ja tema liikmesriikidelt sisaldab teatist igalt liikmesriigilt, millega kinnitatakse, et käesoleva lepingu jõustumiseks vajalikud menetlused on lõpetatud.

SELLE KINNITUSEKS on täievolilised esindajad käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Koostatud kahes eksemplaris eesti, hispaania, hollandi, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola, portugali, prantsuse, rootsi, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi, ungari ja araabia keeles kahe tuhande kuuenda aasta detsembrikuu kaheteistkümnendal päeval Brüsselis, kusjuures kõik tekstid on võrdselt autentset.

KOKKULEPITUD TEENUSED JA KINDLAKSMÄÄRATUD LENNULIINID

1. Käesoleva lisa suhtes kohaldatakse käesoleva lepingu IV lisas sisalduvaid üleminekusähteid.
2. Kumbki lepinguosaline annab teise lepinguosalise lennuettevõtjatele õiguse osutada lennutransporditeenuseid allpool nimetatud lennuliinidel:

- a) Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate puhul:

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

- b) Maroko lennuettevõtjate puhul:

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

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

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

Euroopa Ühenduse lennuettevõtjad võivad Marokosse sisenevatel ja sealt väljuvatel liinidel teenindada rohkem kui ühte punkti (kaasterminaliteenus) ja neil on õigus teha nende punktide vahel vahemaandumisi.

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

4. Kindlaksmääratud liinidel võib lennata mõlemas suunas. Iga kindlaksmääratud liini punkti, vahepunkti või väljaspool seda asuvat punkti võib ettevõtja äranägemisel mõne või kõigi teenuste osutamisel vahele jätta, tingimusel et teenuse osutamine algab või lõpeb Maroko lennuettevõtjate puhul Maroko territooriumil või Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate puhul Euroopa Ühenduse liikmesriigi territooriumil.
5. Kumbki lepinguosaline lubab kõikidel lennuettevõtjatel määrata tema poolt turul osutatava rahvusvahelise lennutransporditeenuse sageduse ja mahu vastavalt ärilistele kaalutlustele. Kooskõlas nimetatud õigusega ei tohi kumbki lepinguosaline ühepoolset piirata teise lepinguosalise lennuettevõtjate läbilaskevõimet, teenuste sagedust ja regulaarsust või kasutatavate õhusõidukite tüüpi või tüüpe, välja arvatud tolli, käitamise, keskkonna- või tervisekaitsega seotud või tehnilistel põhjustel.
6. Kõik lennuettevõtjad võivad rahvusvahelise lennutransporditeenuse osutamisel kindlaksmääratud liinide kõikides punktides piiranguteta vahetada kasutatava õhusõiduki tüüpi.

7. Maroko lennuettevõtja võib võtta kolmanda riigi lennuettevõtjalt või Euroopa Ühendus käesoleva lepingu V lisas nimetatata kolmanda riigi lennuettevõtjalt õhusõiduki määrgrendile käesoleva lepinguga ettenähtud õiguste kasutamiseks ainult erandkorras ja ajutiste vajaduste rahuldamiseks. See esitatakse rentivale lennuettevõtjale tegevusloa andnud asutusele ja teise lepinguosalise pädevale asutusele eelneva nõusoleku saamiseks.
-

II LISA**MAROKO KUNINGRIIGI JA EUROOPA ÜHENDUSE
LIIKMESRIIKIDE VAHELISED KAHEPOOLSED LEPINGUD**

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

- Belgia Kuningriigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 20. jaanuaril 1958;
täiendatud nootide vahetamisega 20. jaanuaril 1958;
viimati muudetud 11. juunil 2002 Rabatis koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga;
- Tšehhoslovakkia Sotsialistliku Vabariigi ja Maroko vaheline lennutranspordi leping, mille sätteid Tšehhi Vabariik on kuulutanud siduvateks, sõlmitud Rabatis 8. mail 1961;
- Taani Kuningriigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennundusleping, sõlmitud Rabatis 14. novembril 1977;
täiendatud nootide vahetamisega 14. novembril 1977;
- Saksamaa Liitvabariigi ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Bonnis 12. oktoobril 1961;

- Kreeka Vabariigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 10. mail 1999;
loetakse koos 6. oktoobril 1998 Ateenas koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga;
- Hispaania valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Madridis 7. juulil 1970;
viimati täiendatud 12. augusti 2003. aasta ja 25. augusti 2003. aasta kirjavahetusega;
- Prantsuse Vabariigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 25. oktoobril 1957;
 - muudetud 22. märtsi 1961. aasta kirjavahetusega;
 - muudetud 2. ja 5. detsembril 1968 kooskõlastatud protokolliga;
 - muudetud 17.–18. mai 1976. aasta konsultatsioonide memorandumiga;
 - muudetud 15. märtsil 1977. aasta konsultatsioonide memorandumiga;viimati muudetud 22.–23. märtsi 1984. aasta konsultatsioonide memorandumiga ja 14. märtsi 1984. aasta kirjavahetusega;
- Itaalia Vabariigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Roomas 8. juulil 1967;
muudetud 13. juulil 2000 Roomas koostatud vastastikuse mõistmise memorandumiga;
viimati muudetud nootide vahetamisega 17. oktoobril 2001 ja 3. jaanuaril 2002;
- Läti Vabariigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Varssavis 19. mail 1999;

- Luksemburgi Suurhertsogiriigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Bonnis 5. juulil 1961;
- Ungari Rahvavabariigi ja Maroko Kuningriigi vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 21. märtsil 1967;
- Malta Vabariigi valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 26. mail 1983;
- Tema Majesteedi Madalmaade Kuninganna valitsuse ja Tema Majesteedi Maroko Kuninga valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 20. mail 1959;
- Austria föderaalvalitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 27. veebruaril 2002;
- Poola Rahvavabariigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 29. novembril 1969;
- Portugali ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 3. aprillil 1958;
täiendatud 19. detsembril 1975 Lissabonis koostatud protokolliga;
viimati täiendatud 17. novembril 2003 Lissabonis koostatud protokolliga;
- Rootsi Kuningriigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Rabatis 14. novembril 1977;
täiendatud nootide vahetamisega 14. novembril 1977;

- Suurbritannia ja Põhja-Iirimaa Ühendkuningriigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennutranspordi leping, sõlmitud Londonis 22. oktoobril 1965; muudetud nootide vahetamisega 10. ja 14. oktoobril 1968; muudetud 14. märtsil 1997 Londonis koostatud protokolliga; viimati muudetud 17. oktoobril 1997 Rabatis koostatud protokolliga;
 - lennunduslepingud ja muud kokkulepped, mille Maroko Kuningriik ja Euroopa Ühenduse liikmesriigid on parafeerinud või alla kirjutanud ning mis käesoleva lepingu allakirjutamise kuupäevaks ei ole veel jõustunud ja mida ajutiselt ei kohaldata;
 - Madalmaade Kuningriigi valitsuse ja Maroko Kuningriigi valitsuse vaheline lennundusleping, nagu see on 1. lisana lisatud 20. juunil 2001 Haagis koostatud vastastikuse mõistmise memorandumile.
-

III LISA

TEGEVUSLUBADE JA TEHNILISTE LUBADE
VÄLJASTAMISE KORD: PÄDEVAD ASUTUSED

1. Euroopa Ühendus

Saksamaa:

Luftfahrt-Bundesamt

Transpordi, ehituse ja linnaasjade liiduministerium

Austria:

Lennuamet

Transpordi, innovatsiooni ja tehnoloogia liiduministerium

Belgia:

Lennutranspordi peadirektoraat

Liikuvuse ja transpordi föderaalamet

Küpros:

Lennuamet

Kommunikatsiooni- ja ehitusministerium

Taani:

Lennuamet

Hispaania:

Tsiviillennunduse peadirektooraat

Arenguministeerium

Eesti:

Lennuamet

Soome:

Lennuamet

Prantsusmaa:

Tsiviillennunduse peadirektooraat (DGAC)

Kreeka:

Kreeka Lennuamet

Transpordi- ja kommunikatsiooniministeerium

Ungari:

Tsiviillennunduse peadirektooraat

Majandus- ja transpordiministeerium

Iirimaa:

Tsiviillennunduse peadirektooraat

Transpordiministeerium

Itaalia:

Riiklik tsiviillennuamet (ENAC)

Läti:

Lennuamet

Transpordiministeerium

Leedu:

Lennuamet

Luksemburg:

Tsiviillennunduse direktoraat

Malta:

Lennuamet

Madalmaad:

Transpordi-, infrastruktuuri- ja veemajanduse ministeerium: tsiviillennunduse ja kaubavedude peadirektoraat

Transpordi- ja Veemajanduse Inspektsioon

Poola:

Lennuamet

Portugal:

Riiklik Tsiviillennunduse Instituut (INAC)

Seadmete ning regionaalse haldamise ja planeerimise ministeerium

Tšehhi Vabariik:

Lennuamet

Transpordiministeerium

Tsiviillennunduse peadirektoraat

Ühendkuningriik:

Lennuamet

Transpordiministeerium (DfT)

Slovaki Vabariik:

Lennuamet

Transpordi-, posti- ja telekommunikatsiooniministeerium

Sloveenia:

Tsiviillennunduse direktoraat

Transpordiministeerium

Rootsi:

Lennuamet

2. Maroko Kuningriik

Tsiviilaeronautika direktoraat

Seadmete ja transpordiministeerium

IV LISA**ÜLEMINEKUSÄTTED**

1. VI lisa nimetatud lennutranspordialaste ühenduse õigusaktide sätete rakendamist ja kohaldamist Maroko poolt hinnatakse Euroopa Ühenduse vastutusala piires ja hindamise kinnitab ühiskomitee. Kõnealune ühiskomitee otsus võetakse vastu hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva lepingu jõustumist.
 2. Kuni nimetatud otsuse vastuvõtmiseni ei hõlma I lisa nimetatud kokkulepitud teenused ja kindlaksmääratud liinid Euroopa Ühenduse lennuettevõtjate õigust võtta peale reisijaid ja lasti Marokos ning lasta/laadida neid pardalt maha sellest väljaspool asuvates punktides ja vastupidi ning Maroko lennuettevõtjate õigust võtta peale reisijaid ja lasti Euroopa Ühenduse punktis ja lasta/laadida neid pardalt maha mingis muus Euroopa Ühenduse punktis ja vastupidi. Sellele vaatamata võib jätkuvalt kasutada kõiki II lisa loetletud Maroko ja Euroopa Ühenduse liikmesriikide vaheliste kahepoolsete lepingutega kehtestatud viienda vabaduse liiklusõigusi niivõrd, kuivõrd ei toimu diskrimineerimist kodakondsuse alusel.
-

LEPINGU ARTIKLITES 3 JA 4 VIIDATUD MUUDE RIIKIDE LOETELU

1. Islandi Vabariik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel)
 2. Liechtensteini Vürstiriik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel)
 3. Norra Kuningriik (Euroopa Majanduspiirkonna lepingu alusel)
 4. Šveitsi Konföderatsioon (Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise lennutranspordilepingu alusel)
-

VI LISA**TSIVIILLENNUNDUSE SUHTES KOHALDATAVAD EESKIRJAD**

Järgmiste õigusaktide "kohaldatavaid sätteid" tuleks kohaldada kooskõlas käesoleva lepinguga, kui käesolevas lisas või üleminekusätteid käsitlevas IV lisas ei ole sätestatud teisiti. Vajaduse korral esitatakse allpool iga üksiku õigusakti konkreetset kohandused.

A. LENNUOHUTUS

Märkus: Täpseid tingimusi Maroko osalemiseks vaatlejana EASAs tuleb arutada hiljem.

Nr 3922/91

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

- komisjoni 13. novembri 1996. aasta määrusega (EÜ) nr 2176/96 nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 ühitamisest teadusliku ja tehnilise progressiga;
- komisjoni 25. mai 1999. aasta määrusega 1069/1999, millega kohandatakse teaduse ja tehnika arenguga nõukogu määrust 3922/91;
- komisjoni 28. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 2871/2000, millega teaduse ja tehnika arengut arvesse võttes kohandatakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3922/91;

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

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

Artikli 12 kohaldamisel käsitatakse "liikmesriikidena" "EÜ liikmesriike".

Nr 94/56/EÜ

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–12.

Nr 1592/2002

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

mida on muudetud:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1643/2003, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1592/2002;
- komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1701/2003, millega kohandatakse määruse (EÜ) nr 1592/2002 artiklit 6.

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

Nr 2003/42

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

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

Nr 1702/2003

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–4 ja lisa.

Nr 2042/2003

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

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

Nr 104/2004

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–7 ja lisa.

B. LENNULIIKLUSE KORRALDAMINE

Nr 93/65

Nõukogu 19. juuli 1993. aasta direktiiv 93/65 omavahel ühilduvate tehno spetsifikaatide määramise ja kasutamise kohta lennuliikluse korraldamiseks vajalike seadmete ning süsteemide hankimisel, mida on muudetud:

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

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

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

Nr 2082/2000

Komisjoni 6. septembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 2082/2000, millega võetakse vastu Eurocontrol'i standardid ja muudetakse direktiivi 97/15/EÜ Eurocontrol'i standardite vastuvõtmise ja nõukogu direktiivi 93/65/EMÜ muutmise kohta, mida on muudetud:

- komisjoni 4. juuni 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 980/2002, millega muudetakse Eurocontrol'i standardite vastuvõtmist käsitlevat määrust (EÜ) nr 2082/2000.

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

Nr 549/2004

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

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

Nr 550/2004

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–19.

Nr 551/2004

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–11.

Nr 552/2004

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–12.

C. KESKKOND

Nr 89/629

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–8.

Nr 92/14

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

mida on muudetud:

- nõukogu 30. märtsi 1998. aasta direktiiviga 98/20/EÜ, millega muudetakse direktiivi 92/14/EMÜ;
- komisjoni 21. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/28/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/14/EMÜ;
- komisjoni 21. mai 2001. aasta määrusega (EÜ) nr 991/2001, millega muudetakse nõukogu direktiivi 92/14/EMÜKohaldatavad sätted: artiklid 1–11 ja lisa.

Nr 2002/30

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

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

Nr 2002/49

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

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

D. TARBIJAKAITSE

Nr 90/314

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10.

Nr 92/59

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–19.

Nr 93/13

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–10 ja lisa.

Nr 95/46

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–34.

Nr 2027/97

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

mida on muudetud:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002, millega muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 2027/97.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–8.

Nr 261/2004

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–17.

E. ARVUTIPÕHISED ETTETELLIMISSÜSTEEMID

Nr 2299/1989

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

mida on muudetud:

- nõukogu 29. oktoobri 1993. aasta määrusega (EMÜ) nr 3089/93, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2299/89;
- nõukogu 8. veebruari 1999. aasta määrusega (EÜ) nr 323/1999, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2299/89.

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–22 ja lisa.

F. SOTSIAALSED ASPEKTID

Nr 1989/391

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

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

Nr 2003/88

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

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

Nr 2000/79

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–5.

G. MUUD ÕIGUSAKTID

Nr 91/670

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

Kohaldatavad sätted: artiklid 1–8 ja lisa.
