

**EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU**

**aviācijas nolīgums 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,

MALTA,

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 – “dalībvalstis”, un

EIROPAS KOPIENA, turpmāk – “Kopiena”,

no vienas puses, un

MAROKAS KARALISTE, turpmāk – “Maroka”,

no otras puses,

TIECOTIES veicināt tādu starptautisku aviācijas sistēmu, kuras pamatā ir godīga konkurence gaisa pārvadātāju tirgū, un kurā valsts iejaucas un to regulē pēc iespējas maz;

TIECOTIES pēc iespējas vērst plašumā starptautiska gaisa transporta iespējas, tostarp attīstot gaisa transporta tīklus, ievērojot pasažieru un transportētāju vajadzības pēc ērtiem gaisa transporta pakalpojumiem;

TIECOTIES radīt gaisa pārvadātājiem iespēju piedāvāt ceļotājiem un transportētājiem konkurētspējīgas cenas un pakalpojumus atvērto tirgos;

TIECOTIES, lai visas gaisa transporta nozares jomas, arī gaisa pārvadātāju darba ņēmēji, varētu izmantot liberalizētu nolīgumu;

TIECOTIES starptautiskajā gaisa transportā nodrošināt visaugstākā līmeņa drošumu un drošību un atkārtoti apliecinot nopietnas bažas par aktiem vai draudiem, kas ir vērsti pret lidaparātu drošību, apdraud personu vai īpašuma drošumu, negatīvi ietekmē gaisa transporta darbību un mazina sabiedrības uzticību civilās aviācijas drošumam;

IEVĒROJOT Starptautiskās civilās aviācijas konvenciju, kas Čikāgā atvērta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī;

TIECOTIES gaisa pārvadātājiem nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus;

ATZĪSTOT, ka valsts subsidijas var negatīvi ietekmēt gaisa pārvadātāju konkurenci un apdraudēt šā nolīguma galvenos mērķus;

APLIECINOT to, cik nozīmīga ir vides aizsardzība starptautiskas aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā, un atzīstot suverēnu valstu tiesības veikt piemērotus pasākumus, lai to nodrošinātu;

ŅEMOT VĒRĀ to, cik nozīmīga ir patērētāju aizsardzība, arī tāda aizsardzība, kas paredzēta Dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikācijas Konvencijā, kura Monreālā parakstīta 1999. gada 28. maijā, ciktāl abas Puses ir šīs konvencijas dalībvalstis;

TIECOTIES izmantot spēkā esošo gaisa transporta nolīgumu sistēmu, lai atvērtu piekļuvi tirgiem un dotu pēc iespējas lielāku labumu patērētājiem, gaisa pārvadātājiem, darbaspēkam un sabiedrībai abās Pusēs;

TĀ KĀ nolīgums starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Maroku, no otras puses, var noderēt par paraugu Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu attiecībām aviācijas jomā, lai šajā svarīgajā tautsaimniecības nozarē pilnībā veicinātu liberalizācijas dotos ieguvumus;

ŅEMOT VĒRĀ to, ka nolīgumu ir paredzēts piemērot pakāpeniski, bet integrēti, kā arī to, ka piemērots mehānisms var nodrošināt vēl ciešāku saskaņotību ar Kopienas tiesību aktiem,

IR VIENOJUŠIES PAR TURPMĀKO.

### 1. pants

#### Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja vien nav paredzēts kas cits:

- 1) "saskaņots pakalpojums" un "noteikts maršruts" ir starptautisks gaisa transports saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu un I pielikumu;
- 2) "Nolīgums" ir šis nolīgums, tā pielikumi, kā arī visi to grozījumi;
- 3) "gaisa transports" ir sabiedrībai par atlīdzību vai īres maksu piedāvāti, pasažieru, bagāžas, kravas un pasta – atsevišķi vai kopā veikti – pārvadājumi ar lidaparātiem, un – skaidrības labad – pie tās pieder regulāri un neregulāri (čārterreisu) gaisa transporta pakalpojumi, kā arī pilns kravas pakalpojumu spektrs;
- 4) "Asociācijas nolīgums" ir Eiropas un Vidusjūras valstu reģiona nolīgums, ar ko ir izveidota Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu, no vienas puses, un Marokas Karalistes, no otras puses, asociācija, un kas Briselē ir parakstīts 1996. gada 26. februārī;
- 5) "Kopienas darbības licence" ir Eiropas Kopienā reģistrētu gaisa pārvadātāju darbības licence, ko izsniedz un uztur spēkā saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu;
- 6) "Konvencija" ir Starptautiskās civilās aviācijas Konvencija, kas Čikāgā atvērta parakstīšanai 1944. gada 7. decembrī, un tajā ir ietverti:
  - a) visi grozījumi, kas stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) apakšpunktu un ko ir ratificējusi gan Maroka, gan Eiropas Kopienas dalībvalsts vai dalībvalstis, ja attiecīgā jautājumā tie ir būtiski,
- b) visi pielikumi vai visi to grozījumi, kas pieņemti saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl kāds pielikums vai grozījums konkrētā laikā ir spēkā gan Marokā, gan Eiropas Kopienas dalībvalstī vai dalībvalstīs, un – ja tas attiecīgā jautājumā ir būtisks;
- 7) "pilnas izmaksas" ir pakalpojumu sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta loģiska maksa par pieskaitāmiem administratīviem izdevumiem, un, vajadzības gadījumā, jebkāda piemērojama maksa, kas atspoguļo apkārtējās vides aizsardzības izmaksas, un ko piemēro bez izšķirības, neņemot vērā valstspiederību;
- 8) "Puses" ir Kopiena vai dalībvalstis, no vienas puses, vai Kopiena un tās dalībvalstis saskaņā ar to attiecīgām pilnvarām un Maroka, no otras puses;
- 9) "valstspiederīgie" ir: jebkura fiziska vai juridiska persona no Marokas puses, kam ir Marokas valstspiederība vai – no Eiropas puses – kam ir kādas dalībvalsts valstspiederība, ciktāl – juridiskas personas gadījumā – to pastāvīgi un faktiski, tieši vai ar īpašuma daļu kontrolpaketi kontrolē fiziskas vai juridiskas personas ar Marokas valstspiederību (Marokas pusē) vai fiziskas vai juridiskas personas ar kādas dalībvalsts vai kādas V pielikumā norādītas trešās valsts valstspiederību (Eiropas pusē);
- 10) "subsīdijas" ir: visas finanšu iemaksas, ko piešķir valsts iestādes vai kāda reģionāla vai cita sabiedriska organizācija, t.i., ja:
  - a) valsts vai reģionālas iestādes, vai citas publisku tiesību organizācijas praksē ietilpst tieša līdzekļu, piemēram, dotāciju, aizdevumu vai kapitāla ieguldījumu piešķiršana, iespējams tiešs līdzekļu piešķirums uzņēmēj sabiedrībai vai uzņēmēj sabiedrības saistību, piemēram, aizdevuma garantiju pārņemšana;
  - b) valsts vai reģionāla struktūra, vai cita publisko tiesību organizācija atsakās no parasti gūstamiem ienākumiem vai neiekasē tos;
  - c) valsts vai reģionāla iestāde, vai cita publisko tiesību organizācija piegādā preces vai pakalpojumus, kas nav vispārējas infrastruktūras pakalpojumi, vai pērk preces vai pakalpojumus;

un

d) valsts vai reģionāla struktūra, vai cita publisko tiesību organizācija veic iemaksas finansēšanas mehānismā vai vienu vai vairākas a), b) un c) apakšpunktā aprakstītās funkcijas, ko parastos apstākļos veiktu valsts un kas praksē nekādi neatšķiras no parastas valsts prakses, uztic privātai iestādei, vai norīko to veikt,

16) "Kompetentas iestādes" ir valsts aģentūras vai III pielikumā minētās struktūras. Visus attiecīgo valstu tiesību aktu grozījumus, kas skar kompetento iestāžu statusu, attiecīgā Puse dara zināmu otrai Pusei.

un – ja tādējādi tiek sniegtas priekšrocības;

## I SADAĻA

### SAIMNIECISKI NOTEIKUMI

#### 2. pants

#### Satiksmes tiesības

11) "starptautisks gaisa transports" ir gaisa transports pāri vairāk nekā vienas valsts teritorijas gaisatelpai;

1. Katra Puse otrai Pusei – izņemot I pielikumā minētos gadījumus – piešķir šādas tiesības veikt starptautisku gaisa transportu, ko īsteno otras Puses gaisa pārvadātāji:

12) "cena" ir takse, ko gaisa pārvadātāji vai to aģenti piemēro pasažieru, bagāžas un/vai kravu pārvadājumiem (kas nav pasta pārvadājumi) ar gaisa transportu, attiecīgos gadījumos ietverot transportēšanu pa zemi saistībā ar starptautisku gaisa transportu, kā arī nosacījumi tās piemērošanai;

a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;

13) "lietošanas maksa" ir maksa, ko aviosabiedrībām uzliek par lidostas, lidostas vides, aeronavigācijas vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumu izmantošanu, arī par saistītu pakalpojumu un iekārtu izmantojumu;

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

14) "SESAR" ir tehniska Eiropas Vienotās gaisa telpas īstenošana, nodrošinot saskaņotu un sinhronizētu jaunās paaudzes gaisa satiksmes vadības sistēmu pētniecību, izstrādi un ieviešanu;

c) veicot saskaņotus pakalpojumus noteiktā maršrutā, tiesības nosēties tās teritorijā, lai vai nu tikai uzņemtu un izsēdinātu starptautiskas satiksmes pasažierus, uzņemtu vai izkrautu kravu un/vai pastu, vai veiktu vairākas darbības kopā;

un

15) "teritorija" Marokas Karalistes gadījumā ir sauszemes teritorijas (kontinentālā daļa un salas), iekšējie ūdeņi un teritoriālie ūdeņi, kas ir tās suverenitātē jeb jurisdikcijā, un Eiropas Kopienas gadījumā – sauszemes teritorijas (kontinentālā daļa un salas), iekšējie ūdeņi un teritoriālie ūdeņi, uz ko attiecas Eiropas Kopienas dibināšanas līgums – saskaņā ar minēto līgumu un jebkādu turpmāku, tiesību pārņēmēju instrumentu. Šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai neskar, attiecīgi, Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes juridisko nostāju strīdā par to, kā suverenitātē ir lidostas teritorija, un šā nolīguma neiekļaušanu ES pasākumos aviācijas jomā, kas ir spēkā 2006. gada 18. septembrī dalībvalstu starpā saskaņā ar nosacījumiem 2006. gada 18. septembra ministru paziņojumā par Gibraltāra lidostu;

d) šajā nolīgumā citādi paredzētas tiesības.

2. Nekas šajā nolīgumā nepiešķir –

a) Marokas gaisa pārvadātājiem – tiesības kādas Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu un/vai pastu, ko pārvadā kompensācijas kārtā, un, ja galamērķis ir cits punkts attiecīgas Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā;

b) Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājiem – tiesības Marokas teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravu un/vai pastu, ko pārvadā kompensācijas kārtā, un, ja galamērķis ir cits punkts Marokas teritorijā.

un

## 3. pants

**Atļauju izsniegšana**

Saņemot vienas Puses gaisa pārvadātāja darbības atļauju pieteikumus, kompetentas otrās Puses iestādes piešķir attiecīgās atļaujas ar visīsāko iespējamo procesuālo kavējumu, ja

## a) Marokas gaisa pārvadātāja gadījumā:

— gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta un juridiskā adrese, ja tāda ir, atrodas Marokā, un viņš ir saņēmis licenci un visus citus attiecīgos dokumentus saskaņā ar Marokas Karalistes tiesību aktiem;

— Maroka veic un nodrošina efektīvu normatīvu gaisa pārvadātāju kontroli,

un

— gaisa pārvadātājs tieši vai ar īpašuma daļu kontrolpaketi pieder Marokai un/vai Marokas valstspiederīgiem, un viņu vienmēr faktiski kontrolē Maroka un/vai Marokas valstspiederīgie, vai arī – tas tieši vai ar īpašuma daļu kontrolpaketi pieder dalībvalstīm un/vai dalībvalstu valstspiederīgiem, un viņu vienmēr efektīvi kontrolē dalībvalstis un/vai dalībvalstu valstspiederīgie;

## b) Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāja gadījumā:

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

un

— Eiropas Kopienas dalībvalsts, kas ir atbildīga par lidaparātu ekspluatanta apliecības izsniegšanu, veic un nodrošina efektīvu normatīvu gaisa pārvadātāja kontroli, un ir skaidri noteikta attiecīgā aeronavigācijas iestāde;

— gaisa pārvadātājs tieši vai ar īpašuma daļu kontrolpaketi pieder dalībvalstīm un/vai dalībvalstu valstspiederīgiem – vai citām V pielikumā minētām valstīm, un/vai minēto citu valstu valstspiederīgiem;

c) gaisa pārvadātājs ir kvalificēts saskaņā ar tiesību aktos un noteikumos paredzētām prasībām, ko starptautiskā gaisa transportā parasti piemēro tā Puse, kas izskata pieteikumu vai pieteikumus;

un

d) ir ievēroti un īstenoti 13. pantā (Aviācijas drošums) un 14. pantā (Aviācijas drošība) izklāstītie noteikumi.

## 4. pants

**Atļauju atsaukšana**

1. Jebkuras Puses kompetentās iestādes var atsaukt, pārtraukt vai ierobežot darbības atļaujas vai citādi pārtraukt vai ierobežot kāda otras Puses gaisa pārvadātāja darbību, ja:

## a) Marokas gaisa pārvadātāja gadījumā:

— gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta un, ja tāda ir, juridiskā adrese nav Marokā vai viņš nav saņēmis darbības licenci un jebkādu citu attiecīgu dokumentus saskaņā ar spēkā esošiem Marokas tiesību aktiem;

— Maroka neveic un nenodrošina efektīvu normatīvu gaisa pārvadātāja kontroli,

vai

— gaisa pārvadātājs tieši vai ar īpašuma daļu kontrolpaketi nepieder Marokai, un to faktiski nekontrolē Maroka un/vai Marokas valstspiederīgie – vai dalībvalstis, un/vai dalībvalstu valstspiederīgie;

## b) Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāja gadījumā:

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

— Eiropas Kopienas dalībvalsts, kas ir atbildīga par lidaparātu ekspluatanta apliecības izsniegšanu, neveic un nenodrošina efektīvu normatīvu gaisa pārvadātāja kontroli, vai nav skaidri norādīta kompetentā aeronavigācijas iestāde;

vai

- gaisa pārvadātājs tieši vai ar īpašuma daļu kontrolpaketi nepieder dalībvalstij un/vai dalībvalstu valstspiederīgiem, vai citām V pielikumā minētām valstīm, un/vai šo citu valstu valstspiederīgiem, un tie to faktiski nekontrolē;
- c) gaisa pārvadātājs neievēro šā nolīguma 5. pantā (Tiesību aktu piemērošana) minētos tiesību aktus un noteikumus,

vai

- d) nav ievēroti un piemēroti 13. pantā (Aviācijas drošums) un 14. pantā (Aviācijas drošība) izklāstītie noteikumi.

2. Ja vien nav būtiski svarīga tūlītēja rīcība, lai novērstu turpmāku neatbilstību 1. punkta c) vai d) apakšpunktam, šajā pantā paredzētās tiesības īsteno tikai pēc kompetentu otras Puses iestāžu uzklaušanās.

#### 5. pants

### Investīcijas

Ja Marokas gaisa pārvadātāja īpašuma daļas kontrolpakete pieder kādai dalībvalstij vai tās valstspiederīgiem, vai tie to faktiski kontrolē, jeb, ja Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāja īpašuma daļas kontrolpakete pieder Marokai vai tās valstspiederīgiem, provizorisks lēmums par to jāpieņem saskaņā ar šo nolīgumu izveidotai Apvienotai komitejai.

Minētajā lēmumā konkrēti norāda nosacījumus, kas ir saistīti ar saskaņotu pakalpojumu sniegšanu atbilstīgi šim nolīgumam, kā arī ar pakalpojumiem, ko savstarpēji sniedz trešās valstis un Puses. Šādiem lēmumiem nepiemēro šā nolīguma 21. panta 9. punktu.

#### 6. pants

### Tiesību aktu piemērošana

1. Ielidojot vienas Puses teritorijā, atrodoties tajā vai to atstājot, otras Puses gaisa pārvadātāji ievēro attiecīgā teritorijā piemērojamos tiesību aktus un noteikumus par starptautiskā gaisa transportā iesaistītu lidaparātu uzņemšanu vai aizlidošanu no tās, vai par lidaparātu ekspluatāciju vai navigāciju.

2. Ielidojot vienas Puses teritorijā, atrodoties tajā vai to atstājot, otras Puses gaisa pārvadātāji pasažieru, apkalpju vai kravu sakarā ievēro attiecīgajā teritorijā piemērojamos tiesību aktus un noteikumus par lidaparātu pasažieru, apkalpju vai kravu uzņemšanu vai izceļošanu no minētās teritorijas (arī noteikumus par ieceļošanu, formalitātēm, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai – pasta gadījumā – pasta noteikumus).

#### 7. pants

### Konkurence

Šā nolīguma darbības jomā piemēro Asociācijas nolīguma IV sadaļas II nodaļu ("Konkurence un citi ekonomiskie noteikumi"), izņemot gadījumus, ja šajā nolīgumā ir ietverti konkrētāki noteikumi.

#### 8. pants

### Subsīdijas

1. Puses atzīst, ka valstu subsīdijas gaisa pārvadātājiem kropļo vai draud kropļot konkurenci, jo to izmantojums dažiem uzņēmumiem dod priekšrocības gaisa transporta pakalpojumu sniegšanā, subsīdijas apdraud šā nolīguma galvenos mērķus, un tās nav savienojamas ar atvērtas aviācijas telpas principu.

2. Ja ir atzīts, ka gaisa pārvadātājam vai pārvadātājiem, kas darbojas saskaņā ar šo nolīgumu, būtiski svarīgi ir piešķirt valsts subsīdijas, lai sasniegtu likumīgu mērķi, tādās subsīdijas ir samērīgas ar attiecīgo mērķi, pārskatāmas un tādās, lai pēc iespējas mazinātu negatīvu ietekmi uz otras Puses gaisa pārvadātājiem. Puse, kas piešķir kādas subsīdijas, tūlīt informē otru Pusi par nodomu piešķirt subsīdijas un to atbilstību šā nolīguma kritērijiem.

3. Ja viena Puse uzskata, ka otras Puses – vai, attiecīgā gadījumā, kādas citas valsts, kas nav Puse – publisko tiesību struktūras vai valsts iestādes piešķirtas subsīdijas nesader ar 2. punkta kritērijiem, tā, kā paredzēts 21. pantā, var lūgt sasaukt Apvienotās komitejas sanākumi, lai apspriestu jautājumu un izstrādātu piemērotu atbildes reakciju, ja norūpētība atzīta par pamatotu.

4. Ja Apvienotā komiteja nevar izšķirt strīdu, Puses patur iespējas piemērot savus attiecīgus pretsubsīdiju pasākumus.

5. Šis pants neskar Pušu tiesību aktus un noteikumus par būtiskiem gaisa satiksmes pakalpojumiem un sabiedrisko pakalpojumu saistībām Pušu teritorijās.

#### 9. pants

#### Komerciespējas

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

2. Katras Puses gaisa pārvadātāji saskaņā ar otras Puses tiesību aktiem un noteikumiem par iecelšanu, uzturēšanos un nodarbinātību ir tiesīgi otras Puses teritorijā ievest un uzturēt personālu vadības, noieta, tehniskos, operatīvos jautājumos, kā arī citus speciālistus, kas ir vajadzīgi, lai nodrošinātu gaisa transporta pakalpojumu sniegšanu.

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

i) tiesības pašam uz saviem lidlauka pakalpojumiem ("pašapkalpošanos") vai, pēc savas izvēles,

ii) tiesības izvēlēties no konkurējošiem kompleksu vai daļēju lidlauka pakalpojumu sniedzējiem, ja tiem ir atļauta piekļuve tirgum, pamatojoties uz katras Puses tiesību aktiem un noteikumiem, un – ja tādi piegādātāji ir tirgū.

b) Šādu kategoriju lidlauka pakalpojumiem, proti., bagāžas apkalpošanai, rampas apkalpošanai, degvielas un eļļas apkalpošanai, kravu un pasta apkalpošanai – fiziškai kravas un pasta transportēšanai no lidostas ēkas uz lidaparātu un otrādi – uz šā punkta a) apakšpunkta i) un ii) daļā paredzētajām tiesībām attiecas tikai konkrēti ierobežojumi saskaņā ar otras Puses teritorijā piemērotiem normatīviem un administratīviem aktiem. Ja tādi ierobežojumi liedz pašapkalpoties, un piegādātājiem, kas nodrošina lidostas pakalpojumus, faktiski nav konkurences, visi tādi pakalpojumi ir visiem gaisa pārvadātājiem pieejami ar vienādiem un loģiskiem noteikumiem; tādu pakalpojumu cenas nepārsniedz to kopējās izmaksas, kurās ietverta samērīga, aktīvu nestā peļņa – pēc amortizācijas atskaitījumiem.

4. Ikviens katras Puses gaisa pārvadātājs otras Puses teritorijā tieši un/vai pēc gaisa pārvadātāja izvēles – izmantojot tirdzniecības aģentus vai citus gaisa pārvadātāja izraudzītus starpniekus – drīkst iesaistīties gaisa transporta pakalpojumu pārdošanā. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības pārdot tādus transporta pakalpojumus, un ikviena persona drīkst brīvi pirkt šādus transporta pakalpojumus attiecīgās teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

5. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības konvertēt un pārskaitīt ienākumus no otras Puses teritorijas uz savu teritoriju un – izņemot gadījumus, kad tas neatbilst vispārēji piemērojamiem tiesību aktiem vai noteikumiem – pēc lūguma, uz paša izraudzītu valsti vai valstīm. Ieņēmumus konvertēt un pārskaitīt ir atļauts tūlīt, bez ierobežojumiem un neuzliekot tiem nodokļus, pēc maiņas kursa, ko kārtējiem darījumiem un pārskaitījumiem piemēro dienā, kad gaisa pārvadātājs iesniedz pārskaitījuma pieteikumu.

6. Ikvienas Puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts vietējā valūtā segt vietējos izdevumus, arī pirkt degvielu otras Puses teritorijā. Ikvienas Puses gaisa pārvadātāji pēc savas izvēles tādus izdevumus otras Puses teritorijā var maksāt brīvi konvertējamās valūtās, ievērojot vietējos noteikumus valūtas jomā.

7. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ikviens jebkuras Puses gaisa pārvadātājs var slēgt mārketinga sadarbības nolīgumus, piemēram, nolīgumus par konkrētām vietām katrā reisā vai par kodu koplietojumu – ar

a) jebkuras Puses gaisa pārvadātāju vai gaisa pārvadātājiem;

un

b) jebkuras trešās valsts gaisa pārvadātāju vai gaisa pārvadātājiem;

un

c) jebkādiem pārvadātājiem pa zemi vai jūru,

ja: i) visiem tādos nolīgumos iesaistītiem ir pienācīgas pilnvaras un ii) nolīgumi atbilst drošuma un konkurences prasībām, ko parasti piemēro tādiem pasākumiem. Pārdodot pasažieru transporta pakalpojumus ar kodu koplietojumu, pārdošanas punktā vai vismaz pirms iekāpšanas pircējus informē par to, kuri transporta pakalpojumu sniedzēji apkalpos katru pakalpojuma sektoru.

8. a) Pārvadājot pasažierus, uz sauszemes transporta pakalpojumu sniedzējiem neattiecas tiesību akti un noteikumi, ar ko reglamentē gaisa transporta pakalpojumus – kaut arī gaisa pārvadātājs veic transportu pa zemi, izmantojot savu nosaukumu. Sauszemes transporta pakalpojumu sniedzēji var brīvi izlemt, vai slēgt sadarbības nolīgumus. Pieņemot lēmumus par konkrētiem nolīgumiem, sauszemes transporta pakalpojumu sniedzēji cita starpā var ņemt vērā patērētāju intereses un tehniskus, saimnieciskus, telpu un ietilpības ierobežojumus.
- b) Turklāt, un neskarot citus šā nolīguma noteikumus, Pušu gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravas transporta pakalpojumu sniedzējiem saistībā ar starptautisko gaisa transportu ir bez jebkādiem ierobežojumiem atļauts izmantot jebkādu sauszemes kravas transportu uz jebkādiem punktiem Marokas un Eiropas Kopienas teritorijā vai trešās valstīs, kā arī no tām, tostarp attiecīgos gadījumos transportu uz visām lidostām ar muitas iestādēm, kā arī no tām, un, attiecīgos gadījumos, arī tiesības saskaņā ar spēkā esošiem tiesību aktiem un noteikumiem transportēt kravu, kas atrodas muitas kontrolē. Kravai, ko pārvadā ar sauszemes transportu vai ar gaisa transportu, ir pieejama lidostas muitas apstrāde un telpas. Gaisa pārvadātāji var izvēlēties paši veikt transportēšanu pa zemi vai nodrošināt to, izmantojot nolīgumus ar citiem pārvadātājiem pa zemi, arī izmantot sauszemes transporta pakalpojumus, ko sniedz citi gaisa pārvadātāji un netieši kravas gaisa transporta pakalpojumu sniedzēji. Tādus jauktus kravas pakalpojumus var piedāvāt par vienu kopēju cenu, kurā ir ietverta gan maksa par gaisa transportu, gan transportēšanu pa zemi – ar nosacījumu, ka nosūtītāji nav maldināti par faktisko pārvadāšanu.
2. No šā panta 1. punktā minētiem nodokļiem, nodevām un maksājumiem, izņemot maksājumus, ko nosaka sniegtā pakalpojuma izmaksas, pēc savstarpējības principa ir atbrīvoti arī:
- a) lidaparātu krājumi, kas ir ievesti vai piegādāti tās Puses teritorijā un loģiskā daudzumā iekrauti, lai tos lietotu starptautiskā gaisa transportā iesaistītas Puses lidaparātā, kam paredzēts izlidot, kaut arī minētos krājumus paredzēts izmantot ceļojuma daļā, kas notiks virs tās Puses teritorijas, kurā tos iekrauj lidaparātā;
- b) lidlauka iekārtas un rezerves daļas (arī dzinēji), ko ievieš kādas Puses teritorijā, lai apkalpotu, apkoptu vai remontētu starptautiskā gaisa transportā izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja lidaparātu;
- c) smērvielas un tehniskās apkopes palīgmateriāli, ko ievieš vai piegādā kādas Puses teritorijā, lai izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja starptautiskā gaisa transportā iesaistītā lidaparātā, kaut arī minētos krājumus paredzēts izmantot ceļojuma daļā, kas notiks virs tās Puses teritorijas, kurā tos iekrauj lidaparātā;
- un
- d) kā noteikts katras Puses muitas tiesību aktos, iespieddarbi, ko ievieš vai piegādā vienas Puses teritorijā un iekrauj otras Puses gaisa pārvadātāja starptautiskā gaisa transportā iesaistītā lidaparātā, kam paredzēts izlidot, kaut arī minētos krājumus paredzēts izmantot ceļojuma daļā, kas notiks virs tās Puses teritorijas, kurā tos iekrauj lidaparātā;
- e) drošuma un drošības iekārtas, ko izmanto lidostās vai kravas noliktavās.

#### 10. pants

#### Muitas nodevas un maksājumi

1. Vienas Puses teritorijā otras Puses gaisa pārvadātāju veiktā starptautiskā gaisa transportā iesaistīti lidaparāti, to parastas iekārtas, degviela, smērvielas, tehniskās apkopes palīgmateriāli, lidlauka iekārtas, rezerves daļas (arī dzinēji), lidaparātu krājumi (pie tiem pieder pārtika, dzērieni un alkoholiski dzērieni, tabaka un citi ražojumi, ko lidojuma laikā paredzēts ierobežotos daudzumos pārdot pasažieriem vai kas paredzēti pasažieru lietošanai – bet ne tikai) un citi izstrādājumi, ko paredzēts izmantot vai ko izmanto tikai saistībā ar starptautiskā gaisa transportā iesaistītu lidaparātu darbību vai apkopi, saskaņā ar savstarpējības principu ir atbrīvoti no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodevām, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un nodevām, ko a) uzliek valsts vai vietējas iestādes, vai Eiropas Kopiena un b) ko nenosaka sniedzamo pakalpojumu izmaksas – ar nosacījumu, ka iekārtas un krājumi paliek lidaparātā.

3. Degviela, ko viena Puse savā teritorijā piegādā gaisa pārvadātājiem, ar šo nolīgumu nav atbrīvota no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kas ir līdzīgi 1. punktā minētajiem. Ielidojot vienas Puses teritorijā, uzturoties tajā un to atstājot, otras Puses gaisa pārvadātāji ievēro attiecīgās Puses tiesību aktus un noteikumus par lidaparātu degvielas pārdošanu, piegādi un izmantojumu.



4. Var prasīt, lai šā panta 1. un 2. punktā minētās iekārtas un krājumus glabātu attiecīgu iestāžu pārraudzībā un kontrolē.

13. pants

### Statistika

5. Šajā pantā paredzētie izņēmumi ir spēkā arī gadījumos, ja vienas Puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kam otra Puse ir piešķirusi tādus pašus atbrīvojumus, lai otras Puses teritorijā īrētu vai nodotu 1. un 2. punktā minētos izstrādājumus.

Kompetentas katras Puses iestādes kompetentām otras Puses iestādēm pēc lūguma sniedz informāciju un statistiku saistībā ar satiksmi, ko saskaņā ar saskaņotiem pakalpojumiem veikuši vienas Puses pilnvaroti gaisa pārvadātāji uz otras Puses teritoriju vai no tās – tādā pašā formā kā pilnvaroti gaisa pārvadātāji to sagatavo un iesniedz kompetentām savu valstu iestādēm. Visus papildu statistikas datus par satiksmi, ko kompetentas vienas Puses iestādes var lūgt otras Puses iestādēm, pēc kādas Puses lūguma apspriež Apvienotajā Komitejā.

6. Nekas šajā nolīgumā neliedz nevienai Pusei uzlikt nodokļus, nodevas un maksājumus precēm, ko nepārdod pasažieru patēriņam lidaparātā, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumu starp diviem punktiem tās teritorijā, kur ir atļauts izkāpt vai iekāpt.

## II SADAĻA

### NORMATĪVA SADARBĪBA

#### 11. pants

#### Lietošanas maksa

1. Puse otras Puses gaisa pārvadātājiem neuzliek vai neļauj uzlikt lielāku lietošanas maksu par to, ko tā uzliekt saviem gaisa pārvadātājiem, kuri sniedz līdzīgus starptautiskus gaisa satiksmes pakalpojumus.

#### 14. pants

#### Aviācijas drošums

2. Maksājumu palielinājumiem vai jaunu maksājumu ieviešanai būtu jānotiek vienīgi pēc pietiekamām kompetentu maksājumu uzlikšanas iestāžu konsultācijām ar katras Puses gaisa pārvadātājiem. Lietotājiem būtu jāsaņem loģiski paziņojumi par visiem ierosinājumiem mainīt lietošanas maksas, lai varētu izteikt viedokli, pirms pārmaiņas notiek. Puses arī veicina apmaiņu ar tādu informāciju, kas var būt vajadzīga, lai varētu precīzi izvērtēt maksājumu loģiskumu, pamatojumu un samērīgumu, ievērojot šā panta principus.

1. Puses ievēro 6.A pielikumā uzskaitītos Eiropas Kopienas tiesību aktus par aviācijas drošumu, ievērojot šē turpmāk minētos nosacījumus.

2. Puses nodrošina, ka vienai Pusei reģistrētus lidaparātus, par ko ir aizdomas, ka tie neatbilst saskaņā ar Konvenciju noteiktiem starptautiskiem aviācijas drošuma standartiem, nosēžoties starptautiskai gaisa satiksmei atvērtās lidostās otras Puses teritorijā, kompetentas otras Puses iestādes pārbauda no iekšpuses un ārpusē, un pārbauda gan lidaparāta un apkalpes dokumentus, gan lidaparāta un tā iekārtu faktisko stāvokli.

#### 12. pants

#### Cenas

Cenas par gaisa transporta pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar šo nolīgumu, nosaka brīvi, un tās nav jāapstiprina – tās var būt jāreģistrē tikai informācijas vajadzībām. Uz cenām, ko paredz iekasēt par pārvadājumiem tikai Eiropas Kopienas robežās, attiecas Eiropas Kopienas tiesību akti.

3. Katra Puse jebkurā laikā var lūgt paskaidrojumus par otras Puses ievērotiem drošuma standartiem.

4. Neko šajā nolīgumā neinterpretēt tā, ka tas ierobežotu kompetentu kādas Puses iestāžu pilnvaras veikt visus pienācīgus un tūlītējus pasākumus, kad vien tās konstatē, ka lidaparāts, ražojums vai darbība var

a) neatbilst obligātiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi Konvencijai vai 6.A pielikumā minētajiem tiesību aktiem – atkarībā no tā, kurus no tiem piemēro –

vai

b) radīt nopietnas bažas – 2. punktā minētās pārbaudes dēļ – ka lidaparāts vai lidaparāta darbība neatbilst saskaņā ar Konvenciju noteiktiem obligātiem standartiem vai 6.A pielikumā minētiem tiesību aktiem, atkarībā no tā, kurus no tiem piemēro;

vai

c) radīt nopietnas bažas, ka nav efektīvi ievēroti un īstenoti atbilstīgi Konvencijai vai 6.A pielikumā minētiem tiesību aktiem noteiktie obligātie standarti, atkarībā no tā, kurus no tiem piemēro.

5. Ja kompetentas vienas Puses iestādes veic darbības saskaņā ar 4. punktu, tām tūlīt jāinformē kompetentas otras Puses iestādes par tādu darbību sākšanu, minot iemeslus.

6. Ja, piemērojot 4. punktu veiktos pasākumus nebeidz, kaut arī tiem vairs nav iemesla, jebkura Puse var iesniegt šo jautājumu Apvienotajā komitejā.

### 15. pants

#### Aviācijas drošība

1. Tā kā civilu lidaparātu, to pasažieru un apkalpes drošuma nodrošināšana ir svarīgs starptautisku gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanas priekšnoteikums, Puses atkārtoti apliecina to savstarpējās saistības gādāt par civilās aviācijas drošību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem (un jo īpaši saistības, ko uzliek Čikāgas konvencija, Konvencija par noziegumiem un citām lidaparātos izdarītām nelikumīgām darbībām, kas Tokijā parakstīta 1963. gada 14. septembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu lidaparātu sagrābšanu, kas Hāgā parakstīta 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kas Monreālā parakstīta 1971. gada 23. septembrī, un Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kas Monreālā parakstīts 1988. gada 24. februārī, un Konvenciju par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu, kas Monreālā parakstīta 1991. gada 1. martā, ciktāl abas līgumslēdzējas Puses ir dalībvalstis šīm Konvencijām, kā arī citām konvencijām un protokoliem, kas saistīti ar civilās aviācijas drošumu).

2. Puses pēc lūguma viena otrai sniedz visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu lidaparātu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības pret lidaparātu, to pasažieru un apkalpju, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, kā arī visus citus draudus civilās aviācijas drošībai.

3. Puses savstarpējās attiecībās ievēro aviācijas drošības standartus un Čikāgas konvencijas pielikumos ietvertos Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas pieņemto ieteicamo praksi – ja tās tos piemēro – tiktāl, ciktāl tādas drošības noteikumus var attiecināt uz Pusēm. Abas Puses prasa tajās reģistrētiem gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, pakalpojumu sniedzējiem, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgas uzturēšanās vieta ir to teritorija, kā arī lidostu pakalpojumu sniedzējiem to teritorijā darboties saskaņā ar aviācijas drošības noteikumiem.

4. Katra Puse savā teritorijā nodrošina efektīvus pasākumus, lai aizsargātu lidaparātus, pārbaudītu pasažierus un viņu rokas bagāžu, un veiktu pienācīgas apkalpes, kravas (arī nododamās bagāžas) un lidaparāta krājumu pārbaudes pirms iekāpšanas un iekraušanas, kā arī tās laikā, un to, ka šos pasākumus pielāgo, pieaugot apdraudējumiem. Katra Puse piekrīt, ka to gaisa pārvadātājiem, ja to prasa otra Puse, var prasīt 3. punktā minēto aviācijas drošības noteikumu ievērošanu – ielidojot minētās otras Puses teritorijā, atstājot to vai atrodoties tajā. Katra Puse arī labvēlīgi reaģē uz jebkuru otras Puses lūgumu ieviest samērīgus, īpašus drošības pasākumus, lai vērstos pret kādiem konkrētiem draudiem.

5. Ja notiek ar civila lidaparāta nelikumīgu sagrābšanu saistīts incidents vai pastāv tādi draudi, vai notiek citas nelikumīgas darbības pret kāda lidaparāta, tā pasažieru un apkalpes, lidostu vai aeronavigācijas iekārtu drošumu, Puses palīdz viena otrai, atvieglējot saziņu un veicot citus piemērotus pasākumus, lai ātri un droši likvidētu tādas incidentus vai to draudus.

6. Ja vienai Pusei ir loģisks pamats uzskatīt, ka otra Puse ir atkāpusies no šajā pantā ietvertajiem aviācijas drošības noteikumiem, attiecīgā Puse var lūgt otrai Pusei tūlītējus paskaidrojumus.

7. Neskarot šā nolīguma 4. pantu (Atļauju atsaukšana), ja piecpadsmit (15) dienās pēc lūguma nav panākta pietiekama vienprātība, tas ir iemesls abu Pušu gaisa pārvadātājiem pārtraukt, atsaukt, ierobežot vai uzlikt nosacījumus darbības atļaujai vai tehniskai atļaujai.

8. Ja tas ir jādara tūlītēju un ārkārtas draudu dēļ, viena Puse var veikt pagaidu darbības, negaidot piecpadsmit (15) dienu termiņa beigas.

9. Jebkādas darbības saskaņā ar šā panta 7. punktu izbeidz, kad otra Puse ievēro šo pantu.

#### 16. pants

### Gaisa satiksmes vadība

1. Puses ievēro 6.B pielikumā ietvertos tiesību aktus saskaņā ar šē turpmāk izklāstītajiem nosacījumiem.

2. Puses apņemas gaisa satiksmes vadības jomā sadarboties cik vien iespējams cieši, lai uz Maroku attiecinātu *Eiropas Vienotā gaisa telpa*, veicinot pašreizējos drošuma standartus un Eiropas vispārējo gaisa satiksmes standartu efektivitāti kopumā, optimizētu jaudas un mazinātu kavējumus.

3. Lai atvieglinātu *Eiropas Vienotās gaisa telpas* tiesību aktu piemērošanu savās teritorijās,

a) Maroka veic vajadzīgos pasākumus, lai gaisa satiksmes vadības organizatoriskās struktūras pielāgotu *Eiropas Vienotajai gaisai telpai*, konkrēti – izveidotu attiecīgas pārraudzības organizācijas, kas vismaz funkcionāli nebūtu atkarīgas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem;

un

b) Eiropas Kopiena asociē Maroku ar attiecīgām operatīvām ierosmēm aeronavigācijas pakalpojumu, gaisatelpas un savstarpējas savietojamības jomā, kā paredzēts ar *Eiropas Vienoto gaisa telpu*, konkrēti – laicīgi veicinot Marokas centienus izveidot funkcionālus gaisatelpas blokus vai arī izmantot attiecīgu koordināciju ar SESAR.

#### 17. pants

### Apkārtējā vide

1. Puses ievēro 6.C pielikumā uzskaitītos Kopienas tiesību aktus par gaisa transportu.

2. Neko šajā nolīgumā neinterpretē tā, lai ierobežotu kompetentu kādas Puses iestāžu pilnvaras veikt visus attiecīgus pasākumus, novēršot vai citādi risinot saskaņā ar šo nolīgumu īstenota starptautiska gaisa transporta ietekmi uz apkārtējo vidi – ar nosacījumu, ka tādus pasākumus piemēro neatkarīgi no valstspiederības.

#### 18. pants

### Patērētāju aizsardzība

Puses ievēro 6.D pielikumā minētos Kopienas tiesību aktus par gaisa transportu.

#### 19. pants

### Datorizētas rezervācijas sistēmas

Puses ievēro 6.E pielikumā minētos Kopienas tiesību aktus par gaisa transportu.

#### 20. pants

### Sociāli aspekti

Puses ievēro 6.F pielikumā minētos Kopienas tiesību aktus par gaisa transportu.

### III SADAĻA

### ORGANIZATORISKI NOTEIKUMI

#### 21. pants

### Interpretācija un īstenošana

1. Puses veic visus vajadzīgos pasākumus – vispārējus vai īpašus – lai nodrošinātu šā nolīguma uzlikto saistību izpildi, un atturas no jebkādiem pasākumiem, kas varētu apdraudēt šā nolīguma mērķu sasniegšanu.

2. Katra Puse ir atbildīga par šā nolīguma pareizu īstenošanu tās teritorijā, un jo īpaši – par VI pielikumā uzskaitīto regulu un direktīvu īstenošanu gaisa transporta jomā.

3. Katra Puse sniedz otrai Pusei visu vajadzīgo informāciju un palīdzību iespējamu pārkāpumu izmeklēšanā, ko otra Puse veic saskaņā ar savu kompetenci, kā paredzēts šajā nolīgumā.

4. Kad Puses īsteno saskaņā ar šo nolīgumu piešķirtas pilnvaras jautājumos, kas izraisa otras Puses ieinteresētību un attiecas uz otras Puses iestādēm vai uzņēmumiem, kompetentām otras Puses iestādēm ir jāsaņem pilnīga informācija, un tām ir jādod iespēja paust viedokli pirms galīga lēmuma pieņemšanas.

## 22. pants

### Apvienotā komiteja

1. Ar šo ir izveidota Pušu pārstāvju komiteja (še turpmāk – Apvienotā komiteja), kas ir atbildīga par šā nolīguma piemērošanu un nodrošina tā pareizu īstenošanu. Lai to nodrošinātu, tā nāk klajā ar ieteikumiem un pieņem lēmumus šajā nolīgumā paredzētos gadījumos.

2. Apvienotā komiteja lēmumus pieņem kopīgi, un tie Pusēm uzliek saistības. Puses tos īsteno saskaņā ar saviem noteikumiem.

3. Apvienotā komiteja sanāk pēc vajadzības, bet ne retāk kā reizi gadā. Jebkura Puse var lūgt sanāksmes sasaukšanu.

4. Puse var arī lūgt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai atrisinātu jebkurus jautājumus par šā nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Sanāksme sākas pēc iespējas drīzā datumā, un – vēlākais – divus mēnešus pēc lūguma saņemšanas dienas, ja vien nav panākta citāda vienošanās.

5. Lai pareizi īstenotu šo nolīgumu, Puses dalās informācijā, un pēc jebkuras Puses lūguma 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 lūgt jautājuma apspriešanu Apvienotajā komitejā. Ja Apvienotā komiteja nespēj šo jautājumu atrisināt divos mēnešos pēc tam, kad tas iesniegts tās izskatīšanai, lūguma iesniedzēja Puse var veikt attiecīgus pagaidu aizsargpasākumus saskaņā ar 23. pantu.

8. Apvienotās komitejas lēmumos ir minēts datums, kad Pusēm tie jāīsteno, un visa cita informācija, kas var interesēt uzņēmējus.

9. Neskarot 2. punktu, ja Apvienotā komiteja par kādu jautājumu, kas iesniegts tās izskatīšanai nepieņem lēmumu sešos mēnešos pēc iesniegšanas datuma, Puses drīkst veikt attiecīgus pagaidu aizsargpasākumus saskaņā ar 23. pantu.

10. Apvienotā komiteja izskata jautājumus par divpusējām investīcijām īpašumu daļu kontrolpakešu īpašumtiesībās vai pārmaiņām Pušu gaisa pārvadātāju faktiskā kontrolē.

11. Apvienotā komiteja arī izvērš sadarbību,

a) veicinot ekspertu apmaiņu jautājumos, kas attiecas uz jaunām likumdošanas vai normatīvām ierosmēm un pasākumiem, arī drošības, drošuma, apkārtējās vides, aviācijas infrastruktūras (arī laika nišu) un patērētāju aizsardzības jomā;

b) nolīguma īstenošanas gaitā regulāri pārbaudot tā sociālās sekas, jo īpaši nodarbinātības jomā, un izstrādājot attiecīgu reakciju uz bažām, ko atzīst par pamatotām;

c) apsverot iespējamās jomas nolīguma turpmākai izvēršanai, arī ieteikumus par nolīguma grozījumiem.

## 23. pants

### Strīdu izšķiršana un šķīrējtiesa

1. Jebkura Puse var vērsties Apvienotajā komitejā sakarā ar jebkuru strīdu, kas izriet no šā nolīguma piemērošanas vai interpretācijas, un kas nav atrisināts saskaņā ar 21. pantu. Šajā pantā – saskaņā ar Asociācijas nolīgumu izveidotā Asociācijas padome ir Apvienotā komiteja.

2. Apvienotā komiteja var izšķirt strīdu, pieņemot lēmumu.

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

4. Ja strīdu nevar izšķirt saskaņā ar 2. punktu, pēc kādas Puses lūguma strīdu nodod šķīrējtiesai, kurā ir trīs šķīrējtiesneši, lai tā izskatītu saskaņā ar šo turpmāk izklāstīto procedūru:

a) katra Puse ieceļ šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) dienās no dienas, kad tā saņēmusi ar diplomātiskiem līdzekļiem nosūtītu otras Puses paziņojumu ar lūgumu strīdu izšķirt šķīrējtiesā; abiem šķīrējtiesnešiem būtu jāieceļ trešais šķīrējtiesnesis sešdesmit (60) papildu dienās. Ja viena Puse laikā, par ko ir panākta vienošanās, nav iecēlusi šķīrējtiesnesi, vai laikā, par ko ir panākta vienošanās, nav iecelts trešais šķīrējtiesnesis, katra Puse var lūgt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas padomes priekšsēdētāju attiecīgi iecelt šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnesus;

b) trešajam šķīrējtiesnesim, ko ieceļ saskaņā ar a) apakšpunktu, ir jābūt trešās valsts valstspiederīgam, un viņš pilda šķīrējtiesas priekšsēdētāja pienākumus;

c) šķīrējtiesa vienojas par savu reglamentu;

un

d) strīda izšķiršanas sākotnējās izmaksas, par ko pieņem šķīrējtiesa galīgu lēmumu, Puses sedz vienādi.

5. Jebkurš šķīrējtiesas pagaidu lēmums vai galīgs lēmums Pusēm uzliek saistības.

6. Ja viena Puse neievēro saskaņā ar šo pantu pieņemtu šķīrējtiesas lēmumu, otra Puse trīsdesmit (30) dienās pēc tam, kad saņemts paziņojums par minēto lēmumu – kamēr vien minēto lēmumu neievēro – var ierobežot, pārtraukt vai atsaukt tiesības vai priekšrocības, ko tā saskaņā ar šo nolīgumu ir piešķirusi vai nīgai Pusei.

24. pants

### Aizsargpasākumi

1. Puses veic jebkādus vispārējus vai konkrētus pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu šā nolīguma uzliktās saistības. Tās gādā par šajā nolīgumā izvirzīto mērķu sasniegšanu.

2. Ja kāda Puse uzskata, ka otra Puse nav izpildījusi kādas ar šo nolīgumu uzliktas saistības, tā var veikt attiecīgus pasākumus. Aizsargpasākumi darbības jomas un termiņa ziņā nav nopietnāki par to, kas ir noteikti vajadzīgs, lai atrisinātu stāvokli vai saglabātu šo nolīgumu līdzsvarā. Priekšroku dod tādiem pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbību.

3. Puse, kas apsver aizsargpasākumu iespēju, ar Apvienotās komitejas starpniecību informē pārējās Puses un sniedz visu svarīgo informāciju.

4. Puses Apvienotajā komitejā tūlīt sāk apspriedes, lai rastu visiem pieņemamu risinājumu.

5. Neskarot 3. panta d) punktu, 4. panta d) punktu, kā arī 13. un 14. pantu, attiecīgā Puse nevar sākt aizsargpasākumus, kamēr nav pagājis viens mēnesis kopš dienas, kad sniegts paziņojums saskaņā ar 3. punktu, ja vien 4. punktā paredzētā apspriežu procedūra nav pabeigta pirms noliktā termiņa beigām.

6. Attiecīgā Puse tūlīt informē Apvienoto komiteju par veiktajiem pasākumiem un sniedz visu svarīgo informāciju.

7. Visas darbības, ko veic saskaņā ar šo pantu, pārtrauc, līdzko vainīgā Puse atkal ievēro šo nolīgumu.

25. pants

### Nolīguma aptvertā teritorija

Puses atzīst šā nolīguma divpusējo būtību, tomēr norāda, ka uz to attiecas 1995. gada 28. novembra Barselonas deklarācijā piesauktā Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu partnerība. Puses apņemas risināt konsekventu dialogu, nodrošinot šā nolīguma saderību ar Barselonas procesu, konkrēti – ņemot vērā iespēju savstarpēji vienoties par grozījumiem, ievērojot līdzīgus gaisa transporta nolīgumus.

## 26. pants

**Saistība ar citiem nolīgumiem**

1. Šā nolīguma noteikumi aizstāj attiecīgus noteikumus spēkā esošos divpusējos Marokas un dalībvalstu nolīgumos. Tomēr arī turpmāk var īstenot spēkā esošās satiksmes tiesības, ko rada minētie divpusējie nolīgumi, un uz ko neattiecas šis nolīgums – ar nosacījumu, ka nav Eiropas Kopienas dalībvalstu un to valstspiederīgo diskriminācijas.

2. Ja Puses kļūst par kāda daudzpusēja nolīguma Pusēm vai apstiprina kādu Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kurā skarti šajā nolīgumā ietverti jautājumi, tās Apvienotajā komitejā apspriežas, lai noteiktu, vai šajā nolīgumā būtu jāizdara grozījumi, lai ņemtu vērā tādus jauninājumus.

3. Šis nolīgums neskar nekādus abu Pušu lēmumus īstenot turpmākus ieteikumus, ar ko var nākt klajā Starptautiskā civilās aviācijas organizācija. Puses neatsaucas uz šo nolīgumu, ne arī kādu tā daļu, lai Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā pamatotu iebildumus pret alternatīvas politikas izskatīšanu jebkuros jautājumos, uz ko attiecas šis nolīgums.

## 27. pants

**Grozījumi**

1. Ja viena no Pusēm vēlas pārskatīt šo nolīgumu, tā attiecīgi informē Apvienoto komiteju. Šā nolīguma grozījums, par ko ir panākta vienošanās, stājas spēkā pēc attiecīgu iekšēju procedūru pabeigšanas.

2. Apvienotā komiteja pēc kādas Puses ierosinājuma un saskaņā ar šo pantu var pieņemt lēmumu grozīt šā nolīguma pielikumus.

3. Šis nolīgums saskaņā ar nediskriminācijas principu un šā nolīguma noteikumiem, kas paredz vienpusēji pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt spēkā esošos, VI pielikumā minētos gaisa transporta jomas vai kādas saistītas jomas tiesību aktus, neskar Pušu tiesības attiecībā uz nediskriminācijas principu un saskaņā ar šo nolīgumu.

4. Līdzko viena Puse izstrādā jaunu tiesību aktu, tā cik iespējams pilnīgi informē otru Pusi un apspriežas ar to. Pēc vienas Puses lūguma Apvienotajā komitejā var notikt provizorisks viedokļu apmaiņa.

5. Līdzko viena Puse ir pieņēmusi jaunu tiesību aktu vai grozījumu VI pielikumā minētos gaisa transporta jomas vai ar to saistītas jomas tiesību aktos, tā informē otru Pusi vēlākais trīsdesmit dienās pēc tā pieņemšanas. Pēc jebkuras Puses lūguma Apvienotā komiteja sešdesmit dienās sarīko viedokļu apmaiņu par jaunā tiesību akta vai grozījuma ietekmi uz šā nolīguma pareizu darbību.

6. Apvienotā komiteja

a) pieņem lēmumu pārskatīt šā nolīguma VI pielikumu tā, lai tajā — vajadzības gadījumā saskaņā ar savstarpējības principu — iekļautu attiecīgo jauno tiesību aktu vai grozījumu;

b) pieņem lēmumu, ka attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums ir uzskatāms par atbilstīgu šim nolīgumam;

vai

c) pieņem lēmumu par visiem citiem pasākumiem, kas būtu jāparedz samērīgā laikā, lai sargātu šā nolīguma pareizu darbību.

## 28. pants

**Darbības izbeigšana**

1. Šis nolīgums ir noslēgts uz neierobežotu laiku.

2. Jebkura Puse jebkurā laikā ar diplomātiskiem līdzekļiem var darīt zināmu otrai Pusei lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Tādu paziņojumu reizē nosūta Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai. Šis nolīgums zaudē spēku divpadsmit mēnešus pēc datuma, kad otra Puse ir saņēmusi paziņojumu, ja vien paziņojums par nolīguma darbības izbeigšanu nav atsaukts pirms minētā termiņa beigām.

3. Šis nolīgums zaudē spēku vai tā darbība pārtrūkst, ja attiecīgi pārstāj būt spēkā vai tiek pārtraukts Asociācijas nolīgums.

*29. pants***Reģistrācija Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā un ANO sekretariātā**

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus reģistrē Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā un ANO sekretariātā.

*30. pants***Stāšanās spēkā**

1. Šo nolīgumu saskaņā ar Pušu valsts tiesību aktiem provizoriski piemēro no parakstīšanas dienas.

2. Šis nolīgums stājas spēkā vienu mēnesi pēc dienas, kad ar pēdējo diplomātisko notu ir pabeigta Pušu notu apmaiņa, apliecinot, ka ir pabeigtas visas procedūras, kas vajadzīgas, lai nolīgums stātos spēkā. Apmainā Marokas Karaliste iesniedz Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsēkretariātam diplomātisku notu, kas adresēta Eiropas Kopienai un tās dalībvalstīm, un Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsēkretariāts iesniedz Marokas Karalistei Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu diplomātisku notu. Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu diplomātiskajā notā ir iekļauti visu dalībvalstu paziņojumi, apstiprinot, ka ir pabeigtas tās procedūras, kas vajadzīgas, lai šis nolīgums stātos spēkā.

TO APLIECINOT, pienācīgi pilnvarotas personas ir parakstījušas šo nolīgumu.

Briselē, divos eksemplāros, divi tūkstoši sestā gada divpadsmitajā decembrī, angļu, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, igauņu, itāļu, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, somu, slovaku, slovēņu, spāņu, ungāru, vācu, zviedru un arābu, valodā; visi teksti ir vienlīdz autentiski.

Pour le Royaume de Belgique  
Voor het Koninkrijk België  
Für das Königreich Belgien



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία

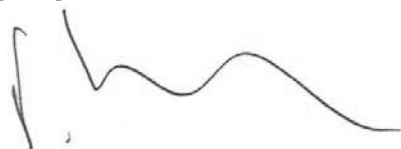


Por el Reino de España





Pour la République française



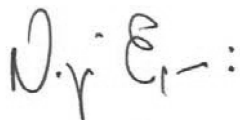
Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



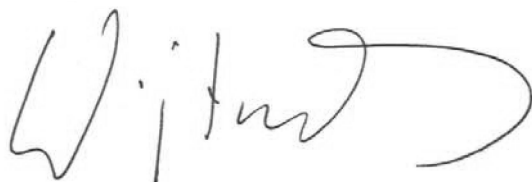
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



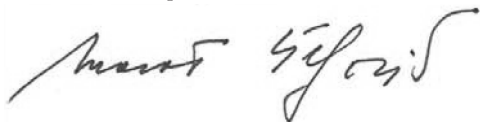
Pela República Portuguesa



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



Por la Comunidad Europea  
 Za Evropské společenství  
 For Det Europæiske Fællesskab  
 Für die Europäische Gemeinschaft  
 Euroopa Ühenduse nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
 For the European Community  
 Pour la Communauté européenne  
 Per la Comunità europea  
 Eiropas Kopienas vārdā  
 Europos bendrijos vardu  
 az Európai Közösség részéről  
 Għall-Komunità Ewropea  
 Voor de Europese Gemeenschap  
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
 Pela Comunidade Europeia  
 Za Európske spoločenstvo  
 Za Evropsko skupnost  
 Euroopan yhteisön puolesta  
 På Europeiska gemenskapens vägnar

Por el Reino de Marruecos  
 Za Marocké království  
 For Kongeriget Marokko  
 Für das Königreich Marokko  
 Maroko Kuningriigi nimel  
 Για το Βασίλειο του Μαρόκου  
 For the Kingdom of Morocco  
 Pour le Royaume du Maroc  
 Per il Regno del Marocco  
 Marokas Karalistes vārdā  
 Maroko Karalystès vardu  
 A Marokkói Királyság részéről  
 Għar-Renju tal-Marokk  
 Voor het Koninkrijk Marokko  
 W imieniu Królestwa Marokańskiego  
 Pelo Reino de Marrocos  
 Za Marocké kráľovstvo  
 Za Kraljevino Maroko  
 Marokon kuningaskunnan puolesta  
 För Konungariket Marocko

عن المملكة المغربية

## I PIELIKUMS

## SASKAŅOTI PAKALPOJUMI UN NOTEIKTI MARŠRUTI

1. Uz šo pielikumu attiecas šā nolīguma IV pielikumā uzskaitītie pārejas noteikumi.
2. Katra Puse dod otras Puses gaisa pārvadātājiem tiesības veikt gaisa satiksmes pakalpojumus šādos maršrutos:
  - a) Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājiem:

punkti Eiropas Kopienā – viens vai vairāki punkti Marokā – un citi, tālāki punkti,
  - b) Marokas gaisa pārvadātājiem:

punkti Marokā – viens vai vairāki punkti Eiropas Kopienā.
3. Marokas gaisa pārvadātāji saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu ir pilnvaroti īstenot satiksmes tiesības veikt gaisa pārvadājumus uz vairākiem punktiem Kopienas teritorijā ar nosacījumu, ka pakalpojumu sākumpunkts vai galapunkts ir Marokas teritorijā.

Kopienas gaisa pārvadātāji saskaņā ar šā nolīguma 2. pantu ir pilnvaroti īstenot satiksmes tiesības veikt gaisa pārvadājumus uz Maroku un tālākiem punktiem ar nosacījumu, ka pakalpojumu sākumpunkts vai galapunkts ir Kopienas teritorijā, un – ja no pasažieru pakalpojumu viedokļa minētie punkti atrodas Eiropas kaimiņattiecību politikas valstīs.

Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāji, nodrošinot transporta pakalpojumus uz Maroku un no tās, ir pilnvaroti viena un tā paša pakalpojuma laikā apkalpot vairāk nekā vienu galapunktu (*co-terminalisation*), un īstenot tiesības veikt tranzīta nosēšanos starp minētiem punktiem.

Eiropas kaimiņattiecību politikas valstis ir: Alžīrija, Armēnija, palestīniešu pašpārvalde, Azerbaidžāna, Baltkrievija, Ēģipte, Gruzija, Izraēla, Jordānija, Libāna, Libija, Moldova, Maroka, Sīrija, Tunisija un Ukraina. Vietas kaimiņattiecību politikas valstīs arī var izmantot kā tranzīta punktus.
4. Noteiktajos maršrutos reisus drīkst veikt abos virzienos. Katrs uzņēmums pēc saviem ieskatiem dažos vai visos pakalpojumos var neiekļaut jebkuru noteikto maršrutu punktu — tranzīta punktu vai tālāku punktu — ar nosacījumu, ka – Marokas gaisa pārvadātājiem – pakalpojuma sākumpunkts vai galapunkts ir Marokas teritorijā vai – Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājiem – kādas Eiropas Kopienas dalībvalsts teritorijā.
5. Katra Puse ļauj ikvienam gaisa pārvadātājam noteikt piedāvāto starptautisko gaisa transporta pakalpojumu biežumu un ietilpību atkarībā no komerciāliem apsvērumiem tirgū. Saskaņā ar minētajām tiesībām neviena Puse vienpusēji neierobežo satiksmes apjomu, pakalpojumu biežumu vai periodiskumu, vai otras Puses gaisa pārvadātāju izmantoto lidaparātu tipu vai tipus – izņemot muitas, tehnisku, operatīvu, apkārtējās vides un veselības aizsardzības iemeslu dēļ.
6. Ikviens gaisa pārvadātājs visos noteikto maršrutu punktos drīkst īstenot starptautisku gaisa transportu, bez kādiem ierobežojumiem mainot izmantojamo lidaparātu tipus.
7. Lai īstenotu šajā nolīgumā paredzētās tiesības, tikai izņēmuma gadījumos vai lai apmierinātu pagaidu vajadzības Marokas gaisa pārvadātājs drīkst īrēt lidaparātu ar apkalpi (*wet-leasing*) no kādas trešās valsts aviosabiedrības – vai Eiropas Kopienas gaisa pārvadātājs – īrēt lidaparātu no tādas trešās valsts aviosabiedrības, kas nav minēta V pielikumā. Par to iepriekš jālūdz apstiprinājums iestādei, kas izsniegusi licenci gaisa pārvadātājam, kurš vēlas īrēt, kā arī kompetentai otras Puses iestādei.

## II PIELIKUMS

## DIVPUSĒJI MAROKAS UN EIROPAS KOPIENAS DALĪBVALSTU NOLĪGUMI

Kā paredzēts šā nolīguma 26. pantā, ar šo nolīgumu ir aizstāti attiecīgi noteikumi tādos divpusējos Marokas un dalībvalstu gaisa transporta nolīgumos:

- Beļģijas Karalistes valdības un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1958. gada 20. janvārī;  
  
papildināts ar 1958. gada 20. janvāri datētu notu apmaiņu;  
  
jaunākie grozījumi izdarīti ar Rabatā 2002. gada 11. jūnijā parakstīto saprašanās memorandu;
- Čehoslovākijas Sociālistiskās Republikas un Marokas gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1961. gada 8. maijā, par to Čehijas Republika ir iesniegusi tiesību pārņemšanas deklarāciju;
- Dānijas Karalistes valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgums, Rabatā parakstīts 1977. gada 14. novembrī;  
  
papildināts ar 1977. gada 14. novembri datētu notu apmaiņu;
- Vācijas Federatīvās Republikas un Marokas Karalistes gaisa transporta nolīgums, Bonnā parakstīts 1961. gada 12. oktobrī;
- Grieķijas Republikas valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1999. gada 10. maijā;  
  
lasāms kopā ar Atēnās 1998. gada 6. oktobrī parakstīto saprašanās memorandu;
- Spānijas valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa transporta nolīgums, Madridē parakstīts 1970. gada 7. jūlijā;  
  
jaunākie papildinājumi izdarīti ar 2003. gada 12. augustu un 2003. gada 25. augustu datētu vēstuļu apmaiņu;
- Francijas Republikas valdības un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1957. gada 25. oktobrī; grozīts ar
  - 1961. gada 22. martu datētu vēstuļu apmaiņu;
  - 1968. gada 2. un 5. decembri datētu apstiprinātu protokolu;
  - 1976. gada 17. un 18. maija konsultāciju memorandu;
  - 1977. gada 15. martu datētu konsultāciju memorandu;jaunākie grozījumi izdarīti ar 1984. gada 22. un 23. marta konsultāciju memorandu un 1984. gada 14. marta vēstuļu apmaiņu;
- Itālijas Republikas valdības un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdības gaisa transporta nolīgums, Romā parakstīts 1967. gada 8. jūlijā;  
  
grozīts ar Romā 2000. gada 13. jūlijā parakstīto saprašanās memorandu;  
  
jaunākie grozījumi izdarīti ar 2001. gada 17. oktobri un 2002. gada 3. janvāri datētu notu apmaiņu;
- Latvijas Republikas valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa transporta nolīgums, Varšavā parakstīts 1999. gada 19. maijā;
- Luksemburgas Lielhercogistes valdības un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdības gaisa transporta nolīgums, Bonnā parakstīts 1961. gada 5. jūlijā;
- Ungārijas Tautas Republikas un Marokas Karalistes gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1967. gada 21. martā;

- Maltas Republikas valdības un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1983. gada 26. maijā;
  - Viņas Majestātes Nīderlandes karalienes valdības un Viņa Majestātes Marokas karaļa valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1959. gada 20. maijā;
  - Austrijas Federālās valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 2002. gada 27. februārī;
  - Polijas Tautas Republikas valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1969. gada 29. novembrī;
  - Portugāles un Marokas Karalistes valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1958. gada 3. aprīlī;  
papildināts ar Lisabonā 1975. gada 19. decembrī parakstītu protokolu;  
jaunākie papildinājumi izdarīti ar Lisabonā 2003. gada 17. novembrī parakstītu protokolu;
  - Zviedrijas Karalistes valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa transporta nolīgums, Rabatā parakstīts 1977. gada 14. novembrī;  
papildināts ar 1977. gada 14. novembri datētu notu apmaiņu;
  - Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgums, Londonā parakstīts 1965. gada 22. oktobrī;  
grozīts ar 1968. gada 10 un 14. oktobri datētu notu apmaiņu;  
grozīts ar Londonā 1997. gada 14. martā parakstītu protokolu;  
jaunākie grozījumi izdarīti ar Rabatā 1997. gada 17. oktobrī parakstītu protokolu;
  - Gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumi un citi dokumenti, ko Marokas Karaliste un Eiropas Kopienas dalībvalstis ir parafējušas un parakstījušas, bet kas šā nolīguma parakstīšanas dienā vēl nav stājušies spēkā un ko nepiemēro provizoriski.
  - Nīderlandes Karalistes valdības un Marokas Karalistes valdības gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgums, kas pievienots kā 1. pielikums Hāgā parakstītajam 2001. gada 20. jūnija saprašanās memorandam.
-

## III PIELIKUMS

## PROCEDŪRAS DARBĪBAS ATĻAUJU UN TEHNISKU ATĻAUJU SAŅEMŠANAI: KOMPETENTAS IESTĀDES

## 1. Eiropas Kopiena

## Vācija:

Federālais civilās aviācijas birojs (LBA)  
Federālā transporta, celtniecības un pilsētu lietu ministrija

## Austrija:

Civilās aviācijas pārvalde  
Federālā transporta, jauninājumu un tehnoloģiju ministrija

## Beļģija:

Gaisa transporta ģenerāldirektorāts  
Federālais mobilitātes un transporta birojs

## Kipra:

Civilās aviācijas departaments  
Komunikāciju un būvdarbu ministrija

## Dānija:

Civilās aviācijas pārvalde

## Spānija:

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts  
Veicināšanas ministrija

## Igaunija:

Civilās aviācijas pārvalde

## Somija:

Civilās aviācijas pārvalde

## Francija:

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts (DGAC)

## Grieķija:

Grieķijas Civilās aviācijas pārvalde  
Transporta un komunikāciju ministrija

## Ungārija:

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts  
Tautsaimniecības un transporta ministrija

## Īrija:

Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts  
Transporta departaments

## Itālija:

Valsts civilās aviācijas aģentūra (ENAC)

## Latvija:

Civilās aviācijas pārvalde  
Transporta ministrija

## Lietuva:

Civilās aviācijas pārvalde



Luksemburga:

Civilās aviācijas direktorāts

Malta:

Civilās aviācijas departaments

Nīderlande:

Transporta, komunālās saimniecības un ūdens resursu apsaimniekošanas ministrija Civilās aviācijas un kravu transporta ģenerāldirektorāts

Transporta un ūdens resursu apsaimniekošanas inspekcija

Polija:

Civilās aviācijas birojs

Portugāle:

Valsts civilās aviācijas institūts (INAC)

Teritoriju iekārtošanas, plānošanas un pārvaldes ministrija

Čehijas Republika:

Civilās aviācijas departaments

Transporta ministrija

Civilās aviācijas pārvalde

Apvienotā Karaliste:

Aviācijas direktorāts

Transporta departaments (DfT)

Slovākijas Republika:

Civilās aviācijas departaments

Transporta, pastu un tālsakaru ministrija

Slovēnija:

Civilās aviācijas direktorāts

Transporta ministrija

Zviedrija:

Civilās aviācijas pārvalde

2. Marokas Karaliste

Civilās aeronautikas direktorāts

Iekārtu un transporta ministrija

---

## IV PIELIKUMS

## PĀREJAS NOTEIKUMI

1. Eiropas Kopiena ir atbildīga par izvērtējumu, kas būtu jāapstiprina Apvienotajā komitejā – kā Marokas Puse īsteno un piemēro visus VI pielikumā uzskaitītos Kopienas tiesību aktus gaisa transporta jomā. Minētais Apvienotās komitejas lēmums jāpieņem vēlākais divus gadus pēc nolīguma stāšanās spēkā.
  2. Kamēr nav pieņemts tāds lēmums, saskaņoti pakalpojumi un I pielikumā noteiktie maršruti neietver Eiropas Kopienas gaisa pārvadātāju tiesības sākt satiksmi Marokā un beigt to citos, tālākos punktos, un otrādi, kā arī Marokas gaisa pārvadātāju tiesības sākt satiksmi kādā Eiropas Kopienas punktā, un beigt to citā Eiropas Kopienas punktā, un otrādi. Tomēr visas 5. brīvībā paredzētās satiksmes tiesības, kas piešķirtas saskaņā ar kādu II pielikumā uzskaitītu divpusēju Marokas un Eiropas Kopienas dalībvalstu nolīgumu, var īstenot arī turpmāk, ciktāl nenotiek diskriminācija valstspiederības dēļ.
-

## V PIELIKUMS

**NOLĪGUMA 3. UN 4. PANTĀ MINĒTĀS "CITAS VALSTIS"**

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)
-

## VI PIELIKUMS

## NOTEIKUMI, KO PIEMĒRO CIVILĀS AVIĀCIJAS JOMĀ

Še turpmāk minēto tiesību aktu "piemērojamos noteikumus" piemēro saskaņā ar nolīgumu, ja vien šajā pielikumā vai IV pielikumā par pārejas noteikumiem nav paredzēts kas cits. Vajadzības gadījumā konkrēti katra individuāla tiesību akta pielāgojumi ir izklāstīti še turpmāk.

## A. AVIĀCIJAS DROŠUMS

Piezīme: Precīzi nosacījumi Marokas dalībai EADA novērotājas statusā būs jāapspriež vēlākā stadijā.

Nr. 3922/91

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

kas grozīta ar

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 2176/96 (1996. gada 13. novembris), ar ko atbilstīgi zinātnes un tehnikas attīstībai groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91,
- Komisijas Regulu (EK) 1069/1999 (1999. gada 25. maijs), ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu 3922/91,
- Komisijas Regulu (EK) 2871/2000 (2000. gada 28. decembris), 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 Regulu (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi.

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

Piemērojot 12. pantu, "dalībvalstis" lasa kā "EK dalībvalstis".

Nr. 94/56/EK

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants.

Nr. 1592/2002

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

kas grozīta ar

- Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1643/2003 (2003. gada 22. jūlijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi,
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 1701/2003 (2003. gada 24. septembris), ar ko 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 Direktīva 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā.

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

Nr. 1702/2003

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 4. pants, pielikums.

Nr. 2042/2003

Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003 (2003. gada 20. novembris) par lidaparātu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču uzturēšanu lidošanai piemērotā stāvoklī, un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu.

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

Nr. 104/2004

Komisijas Regula (EK) Nr. 104/2004 (2004. gada 22. janvāris), 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 Direktīva 93/65 (1993. gada 19. jūlijs) par saderīgu tehnisko specifikāciju noteikšanu un lietošanu gaisa satiksmes vadības iekārtu un sistēmu iegādei,

kas grozīta ar

- Komisijas Direktīvu 97/15/EK (1997. gada 25. marts), 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 Regulu 2082/2000 (2000. gada 6. septembris), 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 Regulu (EK) Nr. 980/2002 (2002. gada 4. jūnijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2082/2000, ar kuru pieņem *Eurocontrol* standartus.

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

Atsauce uz Padomes Direktīvu 93/65 no 2005. gada 20. oktobra ir svītrotā.

Nr. 2082/2000

Komisijas Regula 2082/2000 (2000. gada 6. septembris), 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 Regulu (EK) Nr. 980/2002 (2002. gada 4. jūnijs), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2082/2000, ar kuru pieņem *Eurocontrol* standartus.

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

Nr. 549/2004

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

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

Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisatelpā (Pakalpojumu sniegšanas regula).

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants.

Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisatelpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisatelpā (gaisatelpas regula).

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants.

Nr. 552/2004

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants.

#### C. APKĀRTĒJĀ VIDE

Nr. 89/629

Padomes Direktīva 89/629/EEK (1989. gada 4. decembris) par civilo zemskaņas reaktīvo lidmašīnu trokšņa emisijas ierobežošanu.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants.

Nr. 92/14

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

kas grozīta ar

- Padomes Direktīvu 98/20/EK (1998. gada 30. marts), ar ko groza Direktīvu 92/14/EEK,
- Komisijas Direktīvu 1999/28/EK (1999. gada 21. aprīlis), ar ko groza pielikumu Padomes Direktīvā 92/14/EEK,
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 991/2001 (2001. gada 21. maijs), ar ko groza pielikumu Padomes Direktīvā 92/14/EEK.

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

Nr. 2002/30

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/30/EK (2002. gada 26. marts) 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 Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību.

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

## D. PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBA

Nr. 90/314

Padomes Direktīva 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants.

Nr. 92/59

Padomes Direktīva 92/59/EEK (1992. gada 29. jūnijs) par ražojumu vispārēju drošību.

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants.

Nr. 93/13

Padomes Direktīva 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos.

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

Nr. 95/46

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 34. pants.

Nr. 2027/97

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

kas grozīta ar

— Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs), 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 Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), 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. DATORIZĒTAS REZERVĀCIJAS SISTĒMAS

Nr. 2299/1989

Padomes Regula Nr. 2299/1989 (1989. gada 24. jūlijs) par rīcības kodeksu attiecībā uz datorizētām rezervācijas sistēmām,

kas grozīta ar

— Padomes Regulu (EEK) Nr. 3089/93 (1993. gada 29. oktobris), ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 2299/89,

— Padomes Regulu (EK) Nr. 323/1999 (1999. gada 8. februāris), ar ko groza Regulu (EEK) Nr. 2299/89.

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

## F. SOCIĀLI ASPEKTI

Nr. 1989/391

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

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

Nr. 2003/88

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/88/EK (2003. gada 4. novembris) 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 Direktīva 2000/79 (2000. gada 27. novembris) 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 Direktīva Nr. 91/670 (1991. gada 16. decembris) par personāla licenču savstarpēju pieņemšanu amata pienākumu pildīšanai civilajā aviācijā.

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

---