

EUROPOS BENDRIJOS  
BEI JOS VALSTYBIŲ NARIŲ  
IR MAROKO KARALYSTĖS  
EUROPOS IR VIDURŽEMIO JŪROS REGIONO ŠALIŲ  
SUSITARIMAS DĖL SUSISIEKIMO ORU

BELGIJOS KARALYSTĖ,

ČEKIJOS RESPUBLIKA,

DANIJOS KARALYSTĖ,

VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA,

ESTIJOS RESPUBLIKA,

GRAIKIJOS RESPUBLIKA,

ISPANIJOS KARALYSTĖ,

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA,

AIRIJA,

ITALIJOS RESPUBLIKA,

KIPRO RESPUBLIKA,

LATVIJOS RESPUBLIKA,

LIETUVOS RESPUBLIKA,

LIUKSEMBURGO DIDŽIOJI HERCOGYSTĖ,

VENGRIJOS RESPUBLIKA,

MALTA,

NYDERLANDŲ KARALYSTĖ,

AUSTRIJOS RESPUBLIKA,

LENKIJOS RESPUBLIKA,

PORTUGALIJOS RESPUBLIKA,

SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA,

SLOVAKIJOS RESPUBLIKA,

SUOMIJOS RESPUBLIKA,

ŠVEDIJOS KARALYSTĖS,

JUNGTINĖ DIDŽIOSIOS BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS KARALYSTĖ,

Europos bendrijos steigimo sutarties Susitariančiosios Šalys, toliau – valstybės narės, bei

EUROPOS BENDRIJA, toliau – Bendrija,

ir

MAROKO KARALYSTĖ, toliau – Marokas,

NORĖDAMI skatinti sąžiningą oro vežėjų konkurenciją rinkoje ir minimaliu valstybės dalyvavimu bei reguliavimu grindžiamą tarptautinę aviacijos sistemą;

NORĖDAMI palengvinti tarptautinio oro susisiekimo galimybių plėtrą, įskaitant oro susisiekimo tinklų vystymą, kad būtų patenkinti keleivių ir krovinių siuntėjų patogių oro susisiekimo paslaugų poreikiai;

NORĖDAMI, kad oro vežėjai keleiviams ir krovinių siuntėjams atvirose rinkose galėtų pasiūlyti konkurencingas kainas ir paslaugas;

NORĖDAMI, kad visiems oro susisiekimo sektoriams, įskaitant oro vežėjų darbuotojus, liberalizuotas susitarimas būtų naudingas;

NORĖDAMI užtikrinti tarptautinio oro susisiekimo aukščiausią saugos ir saugumo lygį ir dar kartą patvirtindami rimtą susirūpinimą prieš orlaivių saugumą nukreiptais veiksmais ir grasinimais, keliančiais pavojų asmenų ar turto saugai, kenkiančiais oro susisiekimo veiklai ir pakertančiais visuomenės pasitikėjimą civilinės aviacijos sauga;

ATKREIPDAMI dėmesį į Tarptautinę civilinės aviacijos konvenciją, pateiktą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje;

NORĖDAMI užtikrinti vienodas sąlygas visiems oro vežėjams;

PRIPAŽINDAMI, kad vyriausybės subsidijos gali daryti neigiamą poveikį oro vežėjų konkurencijai ir kelti pavojų esminiams šio Susitarimo tikslams;

PATVIRTINDAMI aplinkos apsaugos svarbą vystant ir įgyvendinant tarptautinę aviacijos politiką ir pripažindami suverenias valstybių teises šiuo atžvilgiu imtis atitinkamų veiksmų;

PAŽYMĖDAMI vartotojų apsaugos svarbą, įskaitant apsaugą, kurią suteikia 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimta Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, atsižvelgiant į tai, kad Susitariančiosios Šalys yra šios Konvencijos šalys;

KETINDAMI remtis visais galiojančiais oro susisiekimo susitarimais, kad būtų atvertos rinkos ir suteikta didžiausia nauda abiejų šalių vartotojams, oro vežėjams, darbo jėgai ir bendrijoms;

MANYDAMI, kad siekiant visiškai pasinaudoti liberalizavimo teikiamais privalumais šiame svarbiame ekonomikos sektoriuje, Europos bendrijos bei jos valstybių narių ir Maroko susitarimas gali būti pavyzdys Europos ir Viduržemio jūros regiono šalių ryšiams aviacijos srityje;

PAŽYMEĖDAMI, kad šį Susitarimą siekiama įgyvendinti palaipsniui, bet kaip visumą, ir kad taikant tinkamas priemones būtų galima užtikrinti vis didesnę suderinimą su Bendrijos teisės aktais,

SUSITARĖ:

## 1 STRAIPSNIS

### Sąvokos

Šiame Susitarime, jeigu nenumatyta kitaip:

- 1) terminai „reguliarioji oro susisiekimo paslauga“ ir „nustatytas maršrutas“ reiškia tarptautinį oro susisiekimą pagal šio Susitarimo 2 straipsnį ir I priedą;
- 2) „Susitarimas“ – šis Susitarimas, jo priedai ir visi pakeitimai;
- 3) „oro susisiekimas“ – už užmokestį ar nuomos pagrindu visuomenei siūlomas keleivių, bagažo, krovinių ir pašto siuntų gabenimas orlaiviu, atskirai arba kartu, kuris, siekiant išvengti abejonių, apima reguliarųjį ir nereguliarųjį (užsakomąjį) oro susisiekimą ir visas krovinių vežimo paslaugas;
- 4) „Asociacijos susitarimas“ – Europos ir Viduržemio jūros regiono šalių susitarimas, kuriuo įsteigiama Europos Bendrijų bei jų valstybių narių ir Maroko Karalystės asociacija, priimtas 1996 m. vasario 26 d. Briuselyje;

- 5) „Bendrijos licencija oro susisiekimui vykdyti“ – Europos bendrijoje įsisteigusiams oro vežėjams pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo išduodama ir administruojama licencija oro susisiekimui vykdyti;
- 6) „Konvencija“ – Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, pateikta pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir:
  - a) visi pagal Konvencijos 94 straipsnio a punktą įsigalioję pakeitimai, kuriuos ratifikavo Marokas ir Europos bendrijos valstybė narė ar valstybės narės, kiek jie yra susiję su svarstomuoju klausimu, ir
  - b) visi pagal Konvencijos 90 straipsnį priimti priedai ar pakeitimai, jei tokie priedai ar pakeitimai bet kuriuo konkrečiu laiku galioja Marokui ir Europos bendrijos valstybei narei ar valstybėms narėms, kiek jie yra susiję su svarstomuoju klausimu;
- 7) „visa savikaina“ – teikiamos paslaugos savikaina kartu su priimtiniu mokesčiu už pridėtinės administracines išlaidas ir prireikus visi taikomi mokesčiai, skirti atspindėti aplinkosaugai skirtas išlaidas ir taikomi nepriklausomai nuo nacionalinės priklausomybės;
- 8) „Šalys“ – Bendrija arba valstybės narės arba Bendrija ir jos valstybės narės pagal atitinkamus jų įgaliojimus ir Marokas;

- 9) „piliečiai“: bet kuris asmuo, turintis Maroko pilietybę – Maroko Šalis, arba asmuo, turintis valstybės narės pilietybę – Europos Šalis, arba juridinis asmuo, jei, juridinio asmens atveju, jis yra tiesiogiai arba per kontrolinį akcijų paketą veiksmingai kontroliuojamas asmenų ar juridinių asmenų, turinčių Maroko pilietybę – Maroko Šalis, arba asmenų ar juridinių asmenų, turinčių valstybės narės pilietybę arba V priede nurodytų trečiųjų šalių pilietybę – Europos Šalis;
- 10) „subsidijos“ – valdžios institucijų, regioninių organizacijų ar kitų valstybinių įstaigų teikiama finansinė parama, jei:
- a) į vyriausybės ar regioninės institucijos ar kitos valstybinės įstaigos veiklą tiesiogiai įeina tokių lėšų kaip dotacijos ar paskolos, tiesioginis pervedimas ar akcinio kapitalo padidinimas, galimas tiesioginis lėšų pervedimas bendrovei arba tokių bendrovės įsipareigojimų kaip paskolų garantijos prisiėmimas;
  - b) vyriausybės ar regioninės institucijos ar kitos valstybinės įstaigos pajamos, kurios kitais atvejais būtų mokėtinos, yra nurašomos ar nesurenkamos;
  - c) vyriausybės ar regioninė institucija ar kita valstybinė įstaiga tiekia kitas, nei bendra infrastruktūra, prekes arba teikia kitas paslaugas, ar perka prekes arba paslaugas;



- d) vyriausybės ar regioninė institucija ar valstybinė įstaiga moka finansavimo institucijai arba patiki ar nurodo privačiai įstaigai vykdyti vieną ar daugiau funkcijų, kurių pobūdis yra aprašytas a, b ir c punktuose, kurios paprastai būtų priskiriamos vyriausybei ir kurios iš esmės nesiskiria nuo tvarkos, kurios paprastai laikosi vyriausybės;

ir jei tuo būdu suteikiamos privilegijos.

- 11) „tarptautinis oro susisiekimas“ – susisiekimas oro erdve virš daugiau nei vienos valstybės teritorijos;
- 12) „kaina“ – oro vežėjų ar jų agentų taikomi tarifai keleivių, bagažo ir (arba) krovinių (išskyrus pašto siuntų) vežimui oro transportu, įskaitant, jei taikoma, vežimui antžeminiu transportu, susijusiam su tarptautiniu oro susisiekimu, ir sąlygas, pagal kurias jie taikomi;
- 13) „naudotojo mokestis“ – mokestis, kurį turi mokėti oro transporto įmonės už oro uosto, oro uosto aplinkos apsaugos, oro navigacijos, aviacijos saugumo priemonės ar paslaugas, įskaitant susijusias paslaugas ar priemones;
- 14) „SESAR“ – Bendro Europos dangaus techninis įgyvendinimas, leidžiantis koordinuotai, vienu metu atlikti su naujos kartos oro eismo vadybos sistemomis susijusius mokslinius tyrimus, tokias sistemas kurti ir eksploatuoti;

- 15) „teritorija“ – jei tai Maroko Karalystės teritorija – sausumos plotai (žemyninė teritorija ir salos), vidaus vandenys ir teritoriniai vandenys, į kuriuos ji turi suverenias teises arba kurie priklauso jos jurisdikcijai, ir, jei tai Europos bendrijos teritorija – sausumos plotai (žemyninė teritorija ir salos), vidaus vandenys ir teritoriniai vandenys – kuriai taikoma Europos bendrijos steigimo sutartis ir toje Sutartyje ar bet kuriame ją pakeisiančiame dokumente numatytais sąlygomis; šį Susitarimą taikant Gibraltaro oro uostui, laikoma, kad atitinkamos Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisinės pozicijos nepažeidžiamos, atsižvelgiant į ginčą dėl teritorijos, kurioje yra oro uostas, suvereniteto; ir nepažeidžiamas 2006 m. rugsėjo 18 d. valstybėms narėms galiojančių ES aviacijos priemonių taikymo sustabdymas Gibraltaro oro uostui laikantis Ministrų pareiškimo dėl Gibraltaro oro uosto, dėl kurio susitarta 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje, sąlygų; ir
- 16) „kompetentingos institucijos“ – vyriausybės agentūros ar subjektai, nustatyti III priede. Nacionalinės teisės aktuose pakeitusi kompetentingų institucijų statusą, atitinkama Šalis apie tai praneša kitai Šaliai.

## I ANTRAŠTINĖ DALIS

### EKONOMINĖS NUOSTATOS

#### 2 STRAIPSNIS

##### Skrydžių teisės

1. Kiekviena Šalis, jeigu I priede nenurodyta kitaip, kitos Šalies oro vežėjams, vykdančiams tarptautinį oro susisiekimą, suteikia tokias teises:
  - a) teisę be tūpimų perskristi visą jos teritoriją;
  - b) teisę vykdyti tarpinius tūpimus jos teritorijoje ne vežimo tikslais, t.y. jeigu jais nėra siekiama įlaipinti ir išlaipinti keleivių, į oro transporto priemones pakrauti bagažą, krovinius ir (arba) pašto siuntas;
  - c) teikiant reguliarias oro susisiekimo paslaugas nustatytu maršrutu, laisvę tūpti tarpinėse vietovėse jos teritorijoje, siekiant įlaipinti ir išlaipinti tarptautinio susisiekimo keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinius ir (arba) pašto siuntas, atskirai ar kartu; bei
  - d) kitas šiame Susitarime nurodytas teises.
2. Nelaikoma, kad šio Susitarimo nuostatomis:

- a) Maroko oro vežėjams visose Europos bendrijos valstybių narių teritorijose suteikiama teisė įlaipinti ir išlaipinti keleivius, pakrauti ir iškrauti bagažą, krovinius ir (arba) pašto siuntas, vežamus už užmokestį, kurių paskirties vieta yra kita Europos bendrijos valstybės narės teritorijos vietovė;
- b) Europos bendrijos oro vežėjams visoje Maroko teritorijoje suteikiama teisė įlaipinti ir išlaipinti keleivius, pakrauti ir iškrauti bagažą, krovinius ir (arba) pašto siuntas, vežamus už užmokestį, kurių paskirties vieta yra kita Maroko teritorijos vietovė.

### 3 STRAIPSNIS

#### Leidimas oro susisiekimui vykdyti

Gavusios vienos Šalies oro vežėjo prašymą leisti vykdyti oro susisiekimą, kitos Šalies kompetentingos institucijos kiek įmanoma greičiau suteikia tinkamus leidimus su sąlyga, kad:

- a) tai Maroko oro vežėjas:
  - pagrindinė oro vežėjo verslo vieta – Marokas ir jo buveinė, jei yra, registruota Maroke, ir jis turi licenciją ir kitą atitinkamą dokumentą pagal Maroko Karalystės teisę;
  - Marokas vykdo ir užtikrina veiksmingą teisės aktais nustatytą oro vežėjo veiklos kontrolę; bei

- Marokas ir (arba) Maroko piliečiai tiesiogiai valdo ir toliau valdys oro vežėjo kapitalą ar jo kontrolinį akcijų paketą ir jo kapitalą visada veiksmingai kontroliuos Marokas ir (arba) Maroko piliečiai, arba valstybės narės ir (arba) valstybių narių piliečiai tiesiogiai valdo ir toliau valdys oro vežėjo kapitalą ar jo kontrolinį akcijų paketą ir jo kapitalą visada veiksmingai kontroliuos valstybės narės ir (arba) valstybių narių piliečiai;

b) tai Europos bendrijos oro vežėjas:

- pagrindinė oro vežėjo verslo vieta – Europos bendrijos valstybės narės teritorija ir jo buveinė, jei yra, registruota toje teritorijoje pagal Europos bendrijos steigimo sutartį, ir jis turi Bendrijos licenciją oro susisiekimui vykdyti; bei
- už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga Europos bendrijos valstybė narė vykdo ir užtikrina veiksmingą teisės aktais nustatytą oro vežėjo veiklos kontrolę ir yra aiškiai nurodyta atitinkama aviacijos institucija;
- valstybės narės ir (arba) valstybių narių piliečiai arba V priede išvardytos kitos valstybės ir (arba) tų valstybių piliečiai tiesiogiai valdo ir toliau valdys oro vežėjo kapitalą ar jo kontrolinį akcijų paketą;

c) oro vežėjas atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias prašymą ar prašymus svarstanti Šalis paprastai taiko vykdant tarptautinio oro susisiekimo vykdymui; bei

- d) galioja ir taikomos toliau 14 straipsnyje (Aviacijos sauga) ir 15 straipsnyje (Aviacijos saugumas) numatytos nuostatos.

#### 4 STRAIPSNIS

##### Leidimų oro susisiekimui vykdyti atšaukimas

1. Šalių kompetentingos institucijos gali atšaukti, sustabdyti ar apriboti leidimus oro susisiekimui vykdyti ar kitaip sustabdyti ar apriboti kitos Šalies oro vežėjo skrydžių vykdymą, jei:

- a) tai Maroko oro vežėjas:

- pagrindinė oro vežėjo verslo vieta nėra Marokas ar jo buveinė, jei yra, neregistruota Maroke, arba jam nesuteikta licencija oro susisiekimui vykdyti ir joks kitas pagal galiojančius Maroko teisės aktus ją atitinkantis dokumentas;
- Marokas nevykdo ir neužtikrina veiksmingos teisės aktais nustatytos oro vežėjo veiklos kontrolės; arba
- oro vežėjas nėra tiesiogiai ar per savo kontrolinį akcijų paketą veiksmingai valdomas Maroko ir (arba) Maroko piliečių arba valstybių narių ir (arba) tų valstybių narių piliečių;

b) tai Europos bendrijos oro vežėjas:

- pagrindinė oro vežėjo verslo vieta – ne Europos bendrijos valstybės narės teritorija ar jo buveinė, jei yra, neregistruota toje teritorijoje pagal Europos bendrijos steigimo sutartį ir jis neturi Bendrijos licencijos oro susisiekimui vykdyti;
- už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga Europos bendrijos valstybė narė nevykdo ir neužtikrina veiksmingos teisės aktais nustatytos oro vežėjo veiklos kontrolės arba nėra aiškiai nurodyta kompetentinga aviacijos institucija; arba
- valstybės narės ir (arba) valstybių narių piliečiai ir V priede išvardytos kitos valstybės ir (arba) tų valstybių piliečiai tiesiogiai nevaldo oro vežėjo kapitalo ar jo kontrolinio akcijų paketo;

c) oro vežėjas nesilaikė šio Susitarimo 6 straipsnyje (Įstatymų taikymas) nurodytų įstatymų ir kitų teisės aktų; arba

d) negalioja arba netaikomos toliau 14 straipsnyje (Aviacijos sauga) ir 15 straipsnyje (Aviacijos saugumas) numatytos nuostatos.

2. Išskyrus atvejus, kai nedelsiant būtina imtis veiksmų siekiant užkirsti kelią tolesniam šio straipsnio 1 dalies c arba d punktų nesilaikymui, šiuo straipsniu nustatytų teisių įgyvendinimas galimas tik pasikonsultavusi su kitos Šalies kompetentingomis institucijomis.

## 5 STRAIPSNIS

### Investicijos

Dėl valstybės narės ar jos piliečių Maroko oro vežėjo ar apie Maroko ar jo piliečių Europos bendrijos oro vežėjo kontrolinio akcijų paketo valdymo ir dėl to, ar oro vežėjas yra veiksmingai kontroliuojamas, preliminarią sprendimą priima šiuo Susitarimu įsteigtas Jungtinis komitetas.

Šiame sprendime nurodomos sąlygos, kurios siejamos su pagal šį Susitarimą numatytą teikti reguliariųjų oro susisiekimo paslaugų įgyvendinimu, taip pat su paslaugomis teikiamomis tarp trečiųjų šalių ir Šalių. Šio Susitarimo 22 straipsnio 9 dalies nuostatos tokio pobūdžio sprendimams netaikomos.

## 6 STRAIPSNIS

### Įstatymų taikymas

1. Vienos Šalies oro vežėjai, jų orlaiviams atvykus į kitos Šalies teritoriją, būnant joje ar išvykstant iš jos, laikosi tos teritorijos įstatymų ir teisės aktų, susijusių su tarptautinį oro susisiekimą vykdančio orlaivio atvykimu į ją ar išvykimu iš jos, ar su orlaivio skrydžiais ir navigacija.
2. Šalies keleiviai, įgulos ar jų vardu veikiantys asmenys, orlaiviui atvykus į kitos Šalies teritoriją, būnant joje ar išvykstant iš jos, taip pat orlaiviais gabenamų krovinių vežėjai, įvežę krovinius į kitos Šalies teritoriją, laikydami juos joje ar išveždami iš jos, laikosi tos teritorijos įstatymų ir teisės aktų, susijusių su keleivių ir įgulos atvykimu į ją ar išvykimu iš jos, o oro transportu gabenamų krovinių – įvežimu į ją ar išvežimu iš jos (įskaitant teisės aktus, susijusius su įvažiavimu, dokumentų tvarkymu, imigracija, pasais, muitine ir karantinu, o pašto siuntų atveju – pašto teisės aktus).



## 7 STRAIPSNIS

### Konkurencija

Pagal šį Susitarimą taikomos Asociacijos susitarimo IV antraštinės dalies II skyriaus (Konkurencija ir kitos ekonominės nuostatos) nuostatos, išskyrus atvejus, kai šiame Susitarime nustatytos konkretnės taisyklės.

## 8 STRAIPSNIS

### Subsidijos

1. Šalys pripažįsta, kad valstybės subsidijos oro vežėjams iškraipo ar gali iškraipyti konkurenciją tam tikroms įmonėms sudarydamos palankesnes sąlygas oro susisiekimo paslaugoms teikti, kad jos kelia pavojų pagrindiniams šio Susitarimo tikslams ir yra nesuderinamos su atviros aviacijos erdvės principu.
2. Jei manoma, kad pagal šį Susitarimą veiklą vykdančiam oro vežėjui ar oro vežėjams siekiant teisėto tikslo būtina skirti valstybės subsidijas, tai tokios subsidijos turi proporcingai atitikti tikslą, būti skaidrios ir taikomos taip, kad neigiamas poveikis kitos Šalies oro vežėjams būtų kiek įmanoma mažesnis. Tokias subsidijas teikianti Šalis nedelsdama praneša kitai Šaliai apie savo ketinimą teikti tokias subsidijas ir apie jų atitiktį šiame Susitarime nurodytiems kriterijams.

3. Jei viena Šalis mano, kad kitos Šalies arba atitinkamais atvejais kitos nei Šalys šalies valstybinės ar vyriausybės institucijos teikiamos subsidijos prieštarauja 2 dalyje nustatytiems kriterijams, ji, kaip numatyta 22 straipsnyje, gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį, kad būtų apsvarstytas klausimas ir parengtas tinkamas atsakas į pagrįstas, susirūpinimą keliančias problemas.
4. Jei Jungtinis komitetas negali išspręsti ginčo, Šalys pasilieka galimybę individualiai taikyti atitinkamas apsaugos nuo subsidijų priemones.
5. Šio straipsnio nuostatomis nepažeidžiami Šalių įstatymai ir kiti teisės aktai, taikomi esminėms oro susisiekimo paslaugoms ir visuomenės aptarnavimo įsipareigojimams Šalių teritorijose.

## 9 STRAIPSNIS

### Komercinės galimybės

1. Šalių oro vežėjai kitos Šalies teritorijoje turi teisę steigti biurus, skirtus oro susisiekimui ir su juo susijusiai veiklai reklamuoti bei paslaugoms parduoti.
2. Šalių oro vežėjai, laikydamiesi su atvykimu, apsigyvenimu ir įdarbinimu susijusių kitos Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, į kitos Šalies teritoriją turi teisę įvežti ir leisti gyventi vadovaujantiems, pardavimo, techniniams, eksploatavimo ir kitiems reikalingiems oro susisiekimui užtikrinti konkretaus profilio darbuotojams.

3. a) Nepažeidžiant toliau išdėstyto b punkto nuostatų, kitos Šalies teritorijoje esančiuose oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų atžvilgiu, visi oro vežėjai turi:
- i) teisę vykdyti savo pačių antžeminių aptarnavimą („saviteika“), ar savo nuožiūra
  - ii) teisę iš konkuruojančių teikėjų atrinkti teikiantį visas arba dalį antžeminių paslaugų, jei tokiems teikėjams leidžiama patekti į rinką pagal Šalių įstatymus ir kitus teisės aktus, ir jei tokie teikėjai rinkoje jau yra.
- b) Šioms oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų kategorijoms, t.y. bagažo tvarkymui, orlaivio stovėjimo vietoje teikiamoms paslaugoms, orlaivių degalų ar tepalų tiekimui, fiziniam krovinių ir pašto siuntų tvarkymui tarp oro uosto terminalo ir orlaivio, a punkto i ir ii papunkčiuose nurodytos teisės ribojamos laikantis tik kitos Šalies teritorijoje taikomų įstatymų ir teisės aktų. Jei tokie ribojimai trukdo saviteikai ir jei antžeminių paslaugų teikėjai realiai nekonkuruoja, visos tokio pobūdžio paslaugos visiems oro vežėjams teikiamos vienodomis sąlygomis; tokių paslaugų kainos neviršija visos jų savikainos, įskaitant po amortizacinių atskaitymų gaunamą priimtina aktyvų pelningumą.
4. Šalių oro vežėjai kitos Šalies teritorijoje gali tiesiogiai ir (arba) oro vežėjo nuožiūra per prekybos agentus ar kitus oro vežėjo paskirtus tarpininkus prekiauti oro susisiekimo paslaugomis. Visi oro vežėjai turi teisę prekiauti tokia susisiekimo paslauga, o visi asmenys nevaržomai ją gali pirkti atsiskaitydami tos teritorijos valiuta ar laisvai konvertuojama valiuta.

5. Visi oro vežėjai iš kitos Šalies teritorijos, pateikę prašymą, turi teisę vietoje gautas pajamas konvertuoti ir pervesti į savo šalį ir, jei tai neprieštaruoja paprastai taikomiems įstatymams ar kitiems teisės aktams, į kitą pasirinktą šalį ar šalis. Leidimas konvertuoti ir pervesti suteikimas nedelsiant, netaikant apribojimų ir neapmokestinant, atsižvelgiant į tuo metu sandoriams ir pervedimui taikomą keitimo kursą, galiojantį oro vežėjo pirmojo prašymo pervesti pateikimo dieną.

6. Šalių oro vežėjams leidžiama atsiskaityti už vietos išlaidas, susidarancias kitos Šalies teritorijoje, įskaitant kuro pirkimą, vietos valiuta. Šalių oro vežėjai savo nuožiūra kitos Šalies teritorijoje už tokias išlaidas gali atsiskaityti laisvai konvertuojama valiuta pagal valiutai taikomus vietos teisės aktus.

7. Vykdamas ar siūlantis paslaugas pagal šį Susitarimą, visiems Šalių oro vežėjams leidžiama sudaryti kooperacinius rinkodaros susitarimus, pavyzdžiui, keleivių vietų išpirkimo susitarimus ar bendro kodo sutartis su:

- a) bet kuriuo Šalių oro vežėju ar vežėjais; bei
- b) bet kuriuo trečiųjų šalių oro vežėju ar vežėjais;
- c) bet kuriais antžeminio, sausumos ar jūrų transporto vežėjais;

su sąlyga, kad i) visi tokių bendro kodo sutarčių dalyviai turi atitinkamus įgaliojimus ir ii) šios sutartys atitinka saugos ir konkurencijos reikalavimus, paprastai keliamus tokio pobūdžio sutartims. Tais atvejais, kai keleiviai vežami pagal bendro kodo sutartis, pirkėjui pardavimo vietoje ar bet kuriuo atveju prieš įlaipinimą pranešama, kuris vežėjas ir kokioje skrydžio atkarpoje teiks susisiekimo paslaugas.

8. a) Įstatymai ir kiti teisės aktai, kuriais reguliuojamas oro susisiekimas, netaikomi keleivius antžeminiu transportu vežantiems vežėjams vien tik dėl to, kad tokį kelių ir vandens transportą savo vardu siūlo oro vežėjas. Paslaugų teikėjai, vežantys antžeminiu transportu, dėl kooperacinių susitarimų sudarymo gali spręsti savo nuožiūra. Priimdami kiekvieną konkretų sprendimą antžeminiu transportu vežantys paslaugų teikėjai, be kita ko, gali atsižvelgti į vartotojų interesus ir techninius, ekonominius, erdvės ir keleivių vietų skaičiaus suvaržymus.
- b) Be to, nepaisant bet kurių kitų šio Susitarimo nuostatų, Šalių oro vežėjams ir netiesioginiams krovinių vežimo paslaugų teikėjams, netaikant apribojimų, vykdam tarptautinį oro susisiekimą leidžiama krovinius iš visų Maroko ir Europos bendrijos ar trečiųjų šalių teritorijose esančių vietovių ar į jas vežti antžeminiu transportu, įskaitant vežimą į visus oro uostus, kuriuose yra muitinės, ir iš jų, taip pat, jei taikoma, suteikiama teisė (-ės) gabenti, iki muito sumokėjimo muitinėje laikomus krovinius laikantis taikomų įstatymų ir kitų teisės aktų. Tokius antžeminiu ar oro transportu vežamus krovinius galima pristatyti į oro uosto muitinę registruoti ir tikrinti. Oro vežėjai gali nuspręsti antžeminiu transportu krovinius gabenti patys ar sudaryti susitarimus su kitais kelių ir vandens transportu vežančiais vežėjais, įskaitant galimybę vežti kelių ar vandens transportu kitiems oro vežėjams ir netiesioginiams krovinių vežimo paslaugų oro transportu teikėjams. Tokios intermodalinio transporto krovinių paslaugos gali būti siūlomos vieną tarifą taikant vežimui oro ir antžeminiu transportu su sąlyga, kad krovinių siuntėjams bus suteikta teisinga informacija apie tokio vežimo pobūdį.

## 10 STRAIPSNIS

### Muitai ir mokesčiai

1. Vienos Šalies tarptautinio oro susisiekimo orlaiviui atvykus į kitos Šalies teritoriją, jo įprastinė įranga, degalai, tepalai, techniniai vartojimo reikmenys, antžeminė įranga, atsarginės dalys (įskaitant variklius), orlaivio atsargos (įskaitant, bet tuo neapsiribojant, maistą, nealkoholinius ir alkoholinius gėrimus, tabaką ir kitus keleiviams ribotais kiekiais parduoti ar vartoti skrydžio metu skirtus produktus) ir kiti gaminiai, skirti naudoti ar naudojami tik skrydžio metu ar tarptautiniu maršrutu skraidinamam orlaiviui aptarnauti, laikantis abipusiškumo principo, neapmokestinami ir atleidžiami nuo importo apribojimų, turto mokesčių ir kapitalo rinkliavų, muitų, akcizo ir panašių mokesčių bei apmokestinimų, a) kuriuos nustatė nacionalinės ar vietos valdžios institucijos ar Europos bendrija ir b) kurie nėra apskaičiuoti remiantis teikiamų paslaugų sąnaudomis, su sąlyga, kad tokia įranga ir reikmenys paliekami orlaivyje.

2. Laikantis abipusiškumo principo, nuo šio straipsnio 1 dalyje nurodytų įvairaus pobūdžio mokesčių, rinkliavų, muitų ir apmokestinimo, išskyrus tuos, kurie apskaičiuoti pagal teikiamų paslaugų sąnaudas, taip pat atleidžiami:

a) Šalies teritorijoje į orlaivį atgabentos ar tiekėjų atvežtos ir į kitos Šalies tarptautinio oro susisiekimo maršrutu išskrendantį orlaivį, atsižvelgiant į realų poreikį, pakrautos naudoti skirtos atsargos, net tais atvejais, kai šios atsargos skirtos naudoti tik tam tikroje kelionės atkarpoje, skrendant virš Šalies teritorijos, kurioje jos buvo pakrautos į orlaivį;

- b) antžeminė įranga ir atsarginės dalys (įskaitant variklius), atvežtos į Šalies teritoriją kitos Šalies oro vežėjo tarptautinio oro susisiekimo maršrutu skraidinamam orlaiviui aptarnauti, techninei jų priežiūrai ar remontuoti;
- c) vienos Šalies teritorijoje į kitos Šalies oro vežėjo tarptautinio oro susisiekimo maršrutu skrendantį orlaivį atgabenti ar tiekėjų atvežti tepalai ir techniniai vartojimo reikmenys net tais atvejais, kai jie skirti naudoti tik tam tikroje kelionės atkarpoje, skrendant virš Šalies teritorijos, kurioje buvo pakrauti į orlaivį;
- d) vienos Šalies teritorijoje į kitos Šalies oro vežėjo tarptautinio oro susisiekimo maršrutu skrendantį orlaivį atgabenti ar tiekėjų atvežti spaudiniai, kaip nurodyta Šalių muitų teisės aktuose, net tada, kai šios atsargos skirtos naudoti tik tam tikroje kelionės atkarpoje, skrendant virš Šalies teritorijos, kurioje jie buvo pakrauti į orlaivį; ir
- e) oro uostuose ir krovinių terminaluose skirta naudoti saugos ir saugumo įranga.

3. Šiuo Susitarimu Šalies teritorijoje jos oro vežėjams teikiamiems degalams taikomi 1 dalyje išvardyti mokesčiai, rinkliavos, muitai ir panašūs apmokestinimai. Šalies oro vežėjai, atvykdami į kitos Šalies teritoriją ar išvykdami iš jos, laikosi su pardavimu, tiekimu ir orlaivio degalų naudojimu susijusių kitos Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų.

4. Šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytą įrangą ir reikmenis gali būti paprašyta pateikti atitinkamoms institucijoms prižiūrėti ar patikrinti.
5. Šiame straipsnyje nurodytos išimtys taip pat taikomos tada, kai vienos Šalies oro vežėjai su kitu oro vežėju, taip pat besinaudojančiu tokiomis pačiomis kitos Šalies suteiktomis išimtimis, sudaro kitos Šalies teritorijoje vykdomos nuomos ar pervedimų sutartis, kaip nurodyta šio straipsnio 1 ir 2 dalyse.
6. Šiuo Susitarimu Šalims nekliudoma nustatyti mokesčius, rinkliavas, muitus ar apmokestinti kitas, ne orlaivyje keleiviams vartoti skirtas parduodamas prekes skrendant atkarpa iš vienos jos teritorijos vietovės į kitą jos teritorijos vietovę, kuriose leidžiama įlaipinti ir išlaipinti keleivius.

## 11 STRAIPSNIS

### Naudotojų mokesčiai

1. Šalis kitos Šalies oro vežėjams nenustato ar neleidžia, kad jiems būtų nustatyti didesni nei, teikiantiems panašias tarptautinio oro susisiektimo paslaugas, jų oro vežėjams nustatyti naudotojų mokesčiai.



2. Nustatytus mokesčius padidinti ar nustatyti naujus galima tik pasitarus su kiekvienos Šalies kompetentingomis mokesčių institucijomis ir oro vežėjais. Naudotojams turėtų būti pranešta apie pasiūlymų keisti naudotojų mokesčius pagrįstumą, kad savo pastabas jie galėtų pateikti iki pakeitimų įteisinimo. Šalys taip pat skatina keitimąsi tokia informacija, kuri galėtų būti reikalinga išsamiai įvertinti pagrįstumui, mokesčiams pateisinti ir laikantis šio straipsnio principų proporcingai paskirstyti.

## 12 STRAIPSNIS

### Kainodara

Pagal šį Susitarimą teikiamų oro susisiekimo paslaugų tarifai nustatomi laisvai ir jų nereikia patvirtinti, tačiau informavimo tikslais gali būti paprašyta juos pateikti. Tik Europos bendrijos teritorijoje teikiamų susisiekimo paslaugų tarifams galioja Europos bendrijos teisė.

## 13 STRAIPSNIS

### Statistiniai duomenys

Šalių kompetentingos institucijos kitos Šalies kompetentingoms institucijoms, jų prašymu, pateikia informaciją ir statistinius duomenis tokia pat forma, kuri buvo parengta ir įgaliotų oro vežėjų perduota jų nacionalinėms kompetentingoms institucijoms, apie kitos Šalies paskirtų oro vežėjų eismą, teikiant reguliariąsias oro susisiekimo paslaugas į kitos Šalies teritoriją ar iš jos. Šalies prašymu su eismu susiję papildomi statistiniai duomenys, kurių vienos Šalies kompetentingos institucijos gali paprašyti kitos Šalies kompetentingų institucijų, aptariami Jungtiniame komitete.

## II ANTRAŠTINĖ DALIS

### BENDRADARBIAVIMAS REGULIAVIMO SRITYJE

## 14 STRAIPSNIS

### Aviacijos sauga

1. Šalys veiklą vykdo pagal VI priedo A dalyje nurodytas Europos bendrijos aviacijos saugumo teisės aktų nuostatas ir remdamosi toliau nustatytais sąlygomis.

2. Šalys, įtarusios, kad vienoje Šalyje registruotas orlaivis neatitinka Konvencijoje nustatytų tarptautinių aviacijos saugos standartų tūpia kitos Šalies teritorijoje esančiuose tarptautiniam oro eismui atviruose oro uostuose, užtikrina, kad tos kitos Šalies kompetentingos institucijos atliktų patikrinimą orlaivio stovėjimo vietoje, kad būtų patikrintas orlaivio vidus ir išorė, jų bei jų įgulų dokumentų galiojimas ir tikroji orlaivio bei jo įrangos būklė.
3. Šalys bet kuriuo metu gali kreiptis su prašymu suteikti informaciją apie kitos Šalies taikomus saugos standartus.
4. Jokia šio Susitarimo nuostata nėra laikoma ribojanti Šalies kompetentingų institucijų įgaliojimus nedelsiant imtis tinkamų priemonių tais atvejais, kai jos yra įsitikinusios, kad orlaivis, gaminys ar eksploatavimas gali:
  - a) neatitikti minimalių standartų, nustatytų pagal Konvenciją ar VI priedo A dalyje nurodytus teisės aktus, atsižvelgiant į tai, kas taikoma,
  - b) kelti didelį susirūpinimą atlikus 2 dalyje nurodytą patikrinimą dėl orlaivio ar jo eksploatavimo neatitikimo Konvencijoje ar VI priedo A dalyje nurodytuose teisės aktuose, atsižvelgiant į tai, kas taikoma, nustatytiems minimaliems standartams, arba
  - c) kelti didelį susirūpinimą, kad nevykdoma veiksminga techninė priežiūra ar nesilaikoma Konvencijoje ar VI priedo A dalyje nurodytuose teisės aktuose, atsižvelgiant į tai, kas taikoma, nustatytų minimalių standartų.
5. Jei vienos Šalies kompetentingos institucijos imasi 4 dalyje nurodytų veiksmų, apie tai, nurodydamos tokių veiksmų priežastį, jos praneša kitos Šalies kompetentingoms institucijoms.

6. Jei priemonės, kurių imtasi pagal 4 dalį, nebelikus priežasčių jų imtis, ir toliau taikomos, bet kuri Šalis šiuo klausimu gali kreiptis į Jungtinį komitetą.

## 15 STRAIPSNIS

### Aviacijos saugumas

1. Civilinių orlaivių, jais skrendančių keleivių ir įgulų saugos užtikrinimą laikydamos pagrindine tarptautinio oro susisiekimo paslaugų išankstine sąlyga, Šalys dar kartą patvirtina tarpusavio įsipareigojimus užtikrinti civilinės aviacijos saugumą prieš neteisėtus prievartos veiksmus (ir ypač įsipareigojimus pagal Čikagos konvenciją, Konvenciją dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, pasirašytą 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje, Konvenciją dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, pasirašytą 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje, Konvenciją dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytą 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje ir Protokolą dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose, pasirašytą 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje ir Konvenciją dėl plastikinių sprogstamųjų medžiagų žymėjimo aptikimo tikslais, pasirašytą 1991 m. kovo 1 d. Monrealyje tiek, kiek abi Susitariančiosios Šalys yra šių ir visų kitų konvencijų bei protokolų, susijusių su civilinės aviacijos sauga, narės).

2. Šalys paprašius viena kitai teikia visą reikiamą pagalbą, siekdamas užkirsti kelią neteisėtam civilinio orlaivio užgrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, keliantiems pavojų jam, juo skrendantiems keleiviams, įgulai, oro uostams ir oro navigacijos priemonėms, taip pat visoms kitoms civilinės aviacijos saugumo grėsmėms.

3. Šalys bendradarbiauja laikydamosi aviacijos saugumo standartų ir tiek, kiek tai taikoma, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytos rekomenduojamosios praktikos, vadinamos Čikagos konvencijos priedais, tiek, kiek tokios saugumo nuostatos Šalims yra taikomos. Abi Šalys reikalauja, kad jų registruose esančių orlaivių operatoriai, kurių pagrindinė verslo vieta ar nuolatinė buveinė yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių oro uostų operatoriai veiktų laikydamiesi šių aviacijos saugumo nuostatų.
  
4. Siekdamas savo teritorijoje užtikrinti veiksmingą apsaugos priemonių taikymą, kad prieš keleivių įlaipinimą ar bagažo pakrovimą ir tuo metu būtų apsaugoti orlaiviai, taip pat, naudojantis techninėmis ar kitomis priemonėmis, skirtomis atpažinti ir (arba) aptikti draudžiamus daiktus, būtų patikrinti keleiviai, jų rankinis bagažas ir tinkamai patikrinta įgula, kroviniai (įskaitant turimą bagažą) ir orlaivių atsargos, Šalys užtikrina veiksmingų apsaugos priemonių taikymą ir kad šios priemonės būtų atitinkamai koreguojamos padidėjus grėsmei. Šalys sutinka, kad kita Šalis jų oro vežėjų gali paprašyti laikytis 3 dalyje nustatytų aviacijos saugumo nuostatų, taikomų tos kitos Šalies teritorijoje į ją atvykstant, iš jos išvykstant ar buvimo joje metu. Šalys taip pat palankiai reaguoja į kitos Šalies prašymą imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių konkretaus grasinimo atveju.
  
5. Kai užgrobiamas civilinis orlaivis, grasinama jį užgrobti ar vykdomi kiti neteisėti veiksmai, nukreipti prieš tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų ar oro navigacijos priemonių saugą, Šalys padeda viena kitai sudarydamos sąlygas palaikyti ryšius ir imtis kitų atitinkamų priemonių, numatytų greitai ir saugiai nutraukti incidentą ar jo grėsmę.

6. Jei Šalis turi pagrįstų priežasčių manyti, kad kita Šalis nukrypo nuo šio straipsnio aviacijos saugumo nuostatų, ta Šalis gali prašyti neatidėliotinų konsultacijų su kita Šalimi.
7. Nepažeidžiant šio Susitarimo 4 straipsnio (Leidimų oro susisiekimui vykdyti atšaukimas), per penkiolika (15) dienų nuo tokio prašymo pateikimo dienos nepavykus susitarti, bus sukurtas pagrindas abiejų Šalių oro vežėjams nesuteikti leidimų vykdyti oro susisiekimą ar techninių leidimų, juos atšaukti, apriboti ar jiems taikyti specialias sąlygas.
8. Jei dėl tiesioginės ar ypatingos grėsmės būtina, Šalis gali imtis laikinų veiksmų, nelaukdama penkiolikos (15) dienų termino pabaigos.
9. Visi veiksmai, kurių imtasi pagal 7 dalį nutraukiami kitai Šaliai sutikus laikytis šio straipsnio nuostatų.

## 16 STRAIPSNIS

### Oro eismo vadyba

1. Šalys veikia pagal VI priedo B dalyje nurodytus teisės aktus, laikydamosi toliau nurodytų sąlygų.
2. Šalys įsipareigoja kiek įmanoma glaudžiau bendradarbiauti oro eismo vadybos srityje, siekdamas, kad Bendro Europos dangaus nuostatos būtų pradėtos taikyti Marokui, kad būtų sugriežtinti dabartiniai saugos standartai ir padidintas bendrųjų oro eismo standartų bendras veiksmingumas Europoje, skraidinama kuo daugiau keleivių ir sutrumpinta vėlavimų trukmė.

3. Siekdami supaprastinti Bendro Europos dangaus teisės aktų taikymą savo teritorijoje:
  - a) Marokas imasi būtinų priemonių, kad jo oro eismo vadybos institucinės struktūros būtų pritaikytos Bendram Europos dangui, ypač įsteigdamas atitinkamas nacionalines priežiūros institucijas, kurios būtų bent funkciškai nepriklausomos nuo oro navigacijos paslaugų teikėjų; bei
  - b) Europos bendrija įtraukia Maroką į visas susijusias veiklos iniciatyvas, kurių imamasi oro navigacijos paslaugų teikimo, oro erdvės ir sąveikos srityse ir kurios taikomos įgyvendinant Bendro Europos dangaus nuostatas, visų pirma kuo anksčiau prisidedant prie atitinkamų Maroko pastangų kurti funkcinius oro erdvės blokus, ar tinkamai koordinuojant SESAR.

## 17 STRAIPSNIS

### Aplinkos apsauga

1. Šalys veikia pagal VI priedo C dalyje nurodytas su oro susisiekimu susijusių Bendrijos teisės aktų nuostatas, laikydamosi toliau nurodytų sąlygų.
2. Jokia šio Susitarimo nuostata nėra laikoma ribojanti Šalies kompetentingų institucijų įgaliojimus imtis visų atitinkamų priemonių, siekiant išvengti pagal Susitarimą vykdomo tarptautinio oro susisiekimą neigiamos įtakos aplinkai ar kitaip tai spręsti, su sąlyga, kad tokios priemonės taikomos nepriklausomai nuo nacionalinės priklausomybės.

## 18 STRAIPSNIS

### Vartotojų apsauga

Šalys veikia pagal VI priedo D dalyje nurodytas su oro susisiekimu susijusių Bendrijos teisės aktų nuostatas.

## 19 STRAIPSNIS

### Kompiuterinės rezervavimo sistemos

Šalys veikia pagal VI priedo E dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius Bendrijos teisės aktus.

## 20 STRAIPSNIS

### Socialiniai aspektai

Šalys veikia pagal VI priedo F dalyje nurodytus su oro susisiekimu susijusius Bendrijos teisės aktus.



### III ANTRAŠTINĖ DALIS

#### INSTITUCINĖS NUOSTATOS

##### 21 STRAIPSNIS

###### Aiškinimas ir vykdymas

1. Šalys imasi visų atitinkamų priemonių – bendrų ar specialių – siekdamos įvykdyti su šiuo Susitarimu susijusius įsipareigojimus ir nesiima jokių priemonių, kurios keltų grėsmę Susitarimo tikslams pasiekti.
2. Kiekviena Šalis savo teritorijoje atsako už tinkamą šio Susitarimo įgyvendinimą ir ypač už VI priede išvardytą su oro susisiekimu susijusių reglamentų ir direktyvų įgyvendinimą.
3. Kiekviena Šalis kitai Šaliai teikia visą reikiamą informaciją ir pagalbą, kai vykdomas tyrimas dėl pagal šį Susitarimą tos kitos Šalies atitinkamai kompetencijai priklausančių galimų pažeidimų.
4. Tais atvejais, kai svarbiais kitai Šaliai ir susijusiais su kitos Šalies institucijomis ar įmonėmis klausimais Šalys veikia pagal šiuo Susitarimu joms suteikiamus įgaliojimus, jos kitos Šalies kompetentingoms institucijoms teikia visą turimą informaciją ir, prieš priimant galutinį sprendimą, suteikia galimybę pateikti pastabas.

## 22 STRAIPSNIS

### Jungtinis komitetas

1. Įsteigiamas iš Šalių atstovų sudarytas komitetas (toliau – Jungtinis komitetas), kuris yra atsakingas už šio Susitarimo administravimą ir kuris užtikrina jo tinkamą įgyvendinimą. Šiuo tikslu šiame Susitarime numatytais atvejais Jungtinis komitetas teikia rekomendacijas ir priima sprendimus.
2. Jungtinio komiteto sprendimai priimami bendrai ir yra privalomi Šalims. Šalys juos įgyvendina pagal savo taisykles.
3. Jungtinio komiteto posėdžiai sušaukiami, kai ir jeigu tai būtina, bet ne rečiau kaip kartą per metus. Kiekviena Šalis gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį.
4. Siekdama išspręsti klausimą, susijusį su šio Susitarimo aiškinimu ar taikymu, Šalis taip pat gali prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį. Toks posėdis sušaukiamas kuo skubiau, bet ne vėliau kaip per du mėnesius nuo prašymo gavimo dienos, išskyrus tuos atvejus, kai susitariama kitaip.
5. Siekdamas tinkamai įgyvendinti šį Susitarimą, Šalys keičiasi informacija ir bet kurios Šalies prašymu Jungtiniame komitete rengia konsultacijas.
6. Jungtinis komitetas patvirtinta darbo tvarkos taisykles priimdamas sprendimą.

7. Jei, vienos Šalies manymu, kita Šalis tinkamai neįgyvendina Jungtinio komiteto sprendimo, ji gali reikalauti, kad klausimas būtų apsvarstytas Jungtinio komiteto posėdyje. Jei per du mėnesius nuo klausimo pateikimo dienos Jungtinis komitetas jo išspręsti negali, prašymą pateikusi Šalis pagal 24 straipsnį gali imtis atitinkamų laikinų apsaugos priemonių.
8. Jungtinio komiteto sprendimuose nurodoma data, kada Šalys jį turi įgyvendinti, ir kita ūkio subjektams galinti būti svarbi informacija.
9. Nepažeidžiant 2 dalies nuostatų, jei Jungtinis komitetas nepriima sprendimo dėl klausimo per šešis mėnesius nuo jo perdavimo dienos, Šalys gali imtis atitinkamų laikinų apsaugos priemonių pagal 24 straipsnį.
10. Jungtinis komitetas nagrinėja klausimus, susijusius su didžiosios kapitalo dalies dalyvavimu dvišalėse investicijose ar su veiksmingos Šalių oro vežėjų veiklos kontrolės pokyčiais.
11. Jungtinis komitetas taip pat plėtoja bendradarbiavimą:
  - a) skatindamas ekspertų lygiu keistis informacija apie naujus teisės aktus ar iniciatyvas dėl teisės aktų ir jų pakeitimų, įskaitant saugumo, saugos, aplinkos, aviacijos infrastruktūros (įskaitant laiko tarpnius) ir vartotojų apsaugos srityse;
  - b) reguliariai nagrinėdamas šio Susitarimo įgyvendinimo socialinį poveikį, ypač užimtumui, ir pateikdamas tinkamą atsaką į pagrįstą susirūpinimą keliančias problemas;

- c) apsvarstydamas, kokiose srityse galima būtų Susitarimą toliau plėtoti, įskaitant Susitarimo pakeitimų rekomendacijas.

## 23 STRAIPSNIS

### Ginčų sprendimas ir arbitražas

1. Bet kuri Šalis Jungtiniam komitetui gali patikėti spręsti ginčus, susijusius su šio Susitarimo taikymu arba aiškinimu, kurių nepavyko išspręsti pagal 22 straipsnį. Siekiant šio straipsnio tikslų, pagal Asociacijos susitarimą įsteigta Asociacijos taryba veikia kaip Jungtinis komitetas.
2. Jungtinis komitetas gali išspręsti ginčą priimdamas sprendimą.
3. Šalys imasi būtinų priemonių 2 dalyje nurodytam sprendimui įgyvendinti.
4. Jei pagal 2 dalį ginčo išspręsti neįmanoma, bet kurios iš Šalių prašymu ginčo sprendimas toliau nustatyta tvarka patikimas trijų arbitrų kolegijai:
  - a) kiekviena Šalis paskiria arbitrą per šešiasdešimt (60) dienų nuo pranešimo apie kitos Šalies prašymą spręsti nesutarimą arbitražo teisme gavimo diplomatiniais kanalais dienos; trečiasis arbitras turėtų būti paskiriamas kitų dviejų arbitrų per šešiasdešimt (60) papildomų dienų. Jei per sutartą laiką viena iš Šalių arbitro nepaskiria arba jei per sutartą laiką nepaskiriamas trečiasis arbitras, kiekviena Šalis gali prašyti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos tarybos pirmininko paskirti arbitrą ar arbitrus, kaip numatyta;

- b) pagal a punkto sąlygas paskirtas trečiasis arbitras turėtų būti trečiosios valstybės pilietis, ir jis eina arbitražo teismo pirmininko pareigas;
  - c) arbitražo teismas patvirtina darbo tvarkos taisykles; ir
  - d) arbitražo teismui priėmus galutinį sprendimą, pradines arbitražo išlaidas Šalys pasidalija po lygiai.
5. Bet kuris arbitražo teismo laikinasis ar galutinis sprendimas Šalims yra privalomas.
6. Jei viena iš Šalių nesilaiko pagal šio straipsnio nuostatas priimto arbitražo teismo sprendimo, per trisdešimt (30) dienų nuo pranešimo apie pirmiau minėtą sprendimą gavimo dienos kita Šalis gali tiek laiko, kiek jo nesilaikoma, apriboti, sustabdyti ar atšaukti pažeidusiai Šaliai pagal šį Susitarimą suteiktas teises ar privilegijas.

## 24 STRAIPSNIS

### Apsaugos priemonės

1. Šalys imasi visų bendrų ar specialių priemonių savo įsipareigojimams pagal šį Susitarimą įvykdyti. Jos užtikrina, kad būtų pasiekti šiame Susitarime nustatyti tikslai.

2. Jeigu, kurios nors Šalies nuomone, kita Šalis neįvykdė įsipareigojimo pagal šį Susitarimą, ji gali imtis atitinkamų priemonių. Apsaugos priemonių taikymo sritis ir trukmė apribojama, atsižvelgiant į tai, kas iš tikro būtina susiklosčiusiai padėčiai ištaisyti, ar siekiant, kad nesutriktų šio Susitarimo veikimas. Pirmenybė teikiama toms priemonėms, kurios mažiausiai sutrikdytų šio Susitarimo veikimą.
3. Apsaugos priemonių ketinanti imtis Šalis apie tai praneša kitoms Šalims per Jungtinį komitetą ir pateikia visą susijusią informaciją.
4. Siekdamas rasti abipusiai priimtina sprendimą, Šalys nedelsdamos pradeda konsultacijas Jungtiniame komitete.
5. Nepažeidžiant 3 straipsnio d punkto, 4 straipsnio d punkto ir 14 bei 15 straipsnių, atitinkama Šalis apsaugos priemonių gali imtis tik praėjus vienam mėnesiui po pranešimo pagal 3 dalį dienos, išskyrus atvejus, jei 4 dalyje numatyta konsultavimosi procedūra būtų baigta iki nustatyto termino pabaigos.
6. Atitinkama Šalis Jungtiniam komitetui nedelsdama praneša apie tai, kokių priemonių imtasi, ir pateikia visą atitinkamą informaciją.
7. Visų veiksmų, kurių imtasi pagal šio straipsnio nuostatas, kiek įmanoma greičiau atsisakoma, jei pažeidusioji Šalis įvykdo šio Susitarimo nuostatas.

## 25 STRAIPSNIS

### Susitarimo geografinė apimtis

Šalys, nors ir pripažindamos šio Susitarimo dvišalį pobūdį, pažymi, kad jam taikoma Europos ir Viduržemio jūros regiono šalių partnerystė, numatyta 1995 m. lapkričio 28 d. Barselonos deklaracijoje. Siekdamos užtikrinti šio Susitarimo atitiktį Barselonos procesui ir visų pirma dėl galimybės abipusiai susitarti dėl pakeitimų, kuriais būtų atsižvelgta į kitus panašius susitarimus dėl oro susisiekimo, Šalys įsipareigoja tęsti nuolatinį dialogą.

## 26 STRAIPSNIS

### Ryšys su kitais susitarimais

1. Šio Susitarimo nuostatos pakeičia atitinkamas galiojančių dvišalių Maroko ir valstybių narių susitarimų nuostatas. Tačiau šiais dvišaliais susitarimais numatytomis galiojančiomis skrydžių teisėmis ir tomis, kurios nėra numatytos šiuo Susitarimu, galima ir toliau naudotis su sąlyga, kad Europos bendrijos valstybės narės ir jų piliečiai nebus diskriminuojami.
2. Jei Šalys tampa daugiašalio susitarimo šalimis arba patvirtina Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ar kitos tarptautinės organizacijos priimtą sprendimą, kuriame sprendžiami į šio Susitarimo taikymo sritį patenkantys klausimai, surengiamos konsultacijos Jungtiniame komitete, siekiant nuspręsti, ar šį Susitarimą reikėtų patikslinti, kad būtų atsižvelgta į tokius pokyčius.

3. Šis Susitarimas neturi įtakos abiejų Šalių sprendimams, kuriais siekiama įgyvendinti būsimas rekomendacijas, kurias gali pateikti Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija. Šalys šiuo Susitarimu ar kuria nors jo dalimi nesiremia Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje kaip pagrindu nepritari bet kurio klausimo, patenkančio į šio Susitarimo taikymo sritį, alternatyviam sprendimui.

## 27 STRAIPSNIS

### Daliniai pakeitimai

1. Jeigu viena iš Šalių pageidauja patikslinti šio Susitarimo nuostatas, ji apie tai atitinkamai praneša Jungtiniam komitetui. Šio Susitarimo pakeitimai, dėl kurių susitarta, įsigalioja užbaigus atitinkamas vidaus procedūras.
2. Jungtinis komitetas Šalies pasiūlymu ir pagal šį straipsnį gali nuspręsti iš dalies keisti šio Susitarimo priedus.
3. Atsižvelgiant į nediskriminavimo principą ir šio Susitarimo nuostatas, šiuo Susitarimu nepažeidžiama kiekvienos Šalies teisė vienpusiškai priimti naujus oro susisiekimo ar susijusios srities, nurodytos VI priede, teisės aktus arba iš dalies keisti galiojančius teisės aktus, jei laikomasi nediskriminavimo principo ir šio Susitarimo nuostatų.
4. Kai viena iš Šalių parengia naujus teisės aktus, ji apie tai praneša kitai Šaliai ir kuo glaudžiau bendradarbiaudama su ja konsultuojasi. Vienos iš Šalių prašymu gali būti preliminariai pasikeista nuomonėmis Jungtinio komiteto posėdyje.



5. Kai Šalis priima naujus oro susisieikimo ar susijusios srities, nurodytos VI priede, teisės aktus arba iš dalies keičia galiojančius teisės aktus, ne vėliau kaip per trisdešimt dienų nuo jų priėmimo ji apie tai praneša kitai Šaliai. Bet kurios Šalies prašymu Jungtinis komitetas per šešiasdešimt dienų surengia pasikeitimą nuomonėmis dėl tokių naujų teisės aktų ar jų pakeitimų poveikio šio Susitarimo tinkamam veikimui.

6. Jungtinis komitetas:

- a) priima sprendimą, kuriuo patikslinamas šio Susitarimo VI priedas, kad į jį būtų galima įtraukti, jeigu reikia, abipusiškumo pagrindu, naujus teisės aktus ar atitinkamus pakeitimus;
- b) priima sprendimą dėl naujų atitinkamų teisės aktų ar jų pakeitimų atitikties šiam Susitarimui; arba
- c) siekdamas, kad šis Susitarimas tinkamai veiktų, per pagrįstą laikotarpį priima sprendimą dėl kitų priemonių.

## 28 STRAIPSNIS

### Nutraukimas

1. Šis Susitarimas sudaromas neribotam laikotarpiui.

2. Šalys bet kuriuo metu, naudodamosi diplomatiniais kanalais, gali raštu pranešti kitai Šaliai apie savo sprendimą nutraukti šį Susitarimą. Toks pranešimas tuo pačiu metu siunčiamas Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai. Šis Susitarimas nutraukiamas praėjus dvylikai mėnesių nuo tos dienos, kai kita Šalis gauna pranešimą, išskyrus tuos atvejus, kai pranešimas apie nutraukimą atsiimamas iki šio laikotarpio pabaigos.
3. Šis Susitarimas nustoja galioti ar jo galiojimas sustabdomas, jei nustoja galioti ar sustabdomas Asociacijos susitarimas.

## 29 STRAIPSNIS

Registravimas Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje  
ir Jungtinių Tautų sekretariate

Šis Susitarimas ir visi jo pakeitimai registruojami Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje ir Jungtinių Tautų sekretariate.

## 30 STRAIPSNIS

Įsigaliojimas

1. Šis Susitarimas taikomas laikinai remiantis Šalių vidaus teisės aktais nuo jo pasirašymo dienos.

2. Šis Susitarimas įsigalioja praėjus vienam mėnesiui nuo paskutinės diplomatinės notos gavimo dienos, Šalims pasikeičiant diplomatinėmis notomis, patvirtinančiomis visų šio Susitarimo įsigaliojimui būtinų procedūrų užbaigimą. Šio pasikeitimo tikslais Maroko Karalystė Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriatui pateikia Europos bendrijai ir jos valstybėms narėms skirtą diplomatinę notą, o Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretoriatas Maroko Karalystei pateikia Europos bendrijos ir jos valstybių narių diplomatinę notą. Europos bendrijos ir jos valstybių narių diplomatinėje notoje nurodoma, kad kiekviena valstybė narė patvirtina, jog užbaigtos šio Susitarimo įsigaliojimui būtinos procedūros.

TAI PATVIRTINDAMI, toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys pasirašė šį Susitarimą.

Priimta du tūkstančiai šeštų metų gruodžio dvyliktą dieną Briuselyje dviem egzemplioriais anglų, čekų, danų, estų, graikų, ispanų, italų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, olandų, portugalų, prancūzų, slovaku, slovėnų, suomių, švedų, vengrų, vokiečių ir arabų kalbomis. Visi tekstai yra autentiški.

**I PRIEDAS**

## REGULIARIOSIOS ORO SUSISIEKIMO PASLAUGOS IR NUSTATYTI MARŠRUTAI

1. Šiam priedui taikomos šio Susitarimo IV priede nurodytos pereinamojo laikotarpio nuostatos.
2. Kiekviena Šalis kitos Šalies oro vežėjams užtikrina teisę teikti oro susisiekimą paslaugas toliau nurodytais maršrutais:
  - a) Europos bendrijos oro vežėjams:

Europos bendrijos vietovės – viena ar daugiau vietovių Maroke – kitur esančios vietovės;
  - b) Maroko oro vežėjams:

Maroko vietovės – viena ar daugiau vietovių Europos bendrijoje.
3. Maroko oro vežėjai gali naudotis skrydžių teisėmis, nurodytomis šio Susitarimo 2 straipsnyje, daugiau nei vienoje Bendrijos teritorijos vietovėje su sąlyga, kad šios paslaugos bus pradėtos ir baigtos teikti Maroko teritorijoje.

Bendrijos oro vežėjai gali naudotis skrydžių teisėmis, nurodytomis šio Susitarimo 2 straipsnyje, Maroke ir kitur esančiose vietovėse su sąlyga, kad šios paslaugos bus pradėtos ir baigtos teikti Bendrijos teritorijoje ir kad šios vietovės, kuriose teikiamos paslaugos keleiviams, bus šalyse, kurioms taikoma Europos kaimynystės politika.

Europos bendrijos oro vežėjai paslaugoms į Maroką ir iš jo, vykdydami tą patį reisą, gali aptarnauti daugiau nei vieną vietovę (terminalų bendrumas) ir naudotis laisve tūpti tarpinėse vietovėse.

Šalys, kurioms taikoma Europos kaimynystės politika: Alžyras, Armėnija, Palestinos savivalda, Azerbaidžanas, Baltarusija, Egiptas, Gruzija, Izraelis, Jordanija, Libanas, Libija, Moldavija, Marokas, Sirija, Tunisas ir Ukraina. Šiose šalyse esančiose vietovėse taip pat galima vykdyti tarpinius tūpimus.

4. Nustatytais maršrutais galima skraidyti į abi puses. Kiekviena įmonė savo nuožiūra visoms paslaugoms ar jų daliai teikti pasirenka visas, tarpines ar kitur esančias nurodytų maršrutų vietoves, su sąlyga, kad paslauga pradedama ir baigiama teikti Maroko teritorijoje Maroko oro vežėjams ar Europos bendrijos valstybės narės teritorijoje Europos bendrijos oro vežėjams.
5. Kiekviena Šalis visiems oro vežėjams leidžia nustatyti tarptautinio oro susisiekimo skrydžių, vykdomų atsižvelgiant į komercines rinkos ypatybes, dažnumą ir keleivių vietų skaičių. Pagal šią teisę nė viena Šalis negali vienašališkai apriboti vykdomų skrydžių skaičiaus, dažnumo ar reguliarumo, kitos Šalies oro vežėjų naudojamų orlaivių tipo ar tipų, išskyrus atvejus, kai išimtys daromos muitinei ir dėl techninių, eksploatacinių, aplinkos ar sveikatos apsaugos priežasčių.
6. Oro vežėjai, vykdydami tarptautinį oro susisiekimą, visose nustatytų maršrutų vietovėse naudojamus orlaivius gali keisti be apribojimų.

7. Siekiant pasinaudoti šiame Susitarime numatytomis teisėmis, Maroko oro vežėjo vykdoma orlaivio, priklausančio trečiosios šalies oro linijų bendrovei, arba Europos bendrijos oro vežėjo vykdoma orlaivio, priklausančio trečiosios šalies, kitos nei minimos V priede, oro linijų bendrovei, nuoma su įgula turi būti išskirtinis atvejis ar tenkinti laikinuosius poreikius. Turi būti gautas išankstinis institucijos, šiam oro vežėjui suteikusios nuomos leidimą, ir kitos Šalies kompetentingos institucijos sutikimas.
-

**II PRIEDAS**

MAROKO  
IR EUROPOS BENDRIJOS VALSTYBIŲ NARIŲ  
DVIŠALIAI SUSITARIMAI

Kaip numatyta šio Susitarimo 25 straipsnyje, šio Susitarimo nuostatomis pakeičiamos atitinkamos Maroko ir valstybių narių dvišalių susitarimų dėl oro susisiekimo nuostatos:

- Belgijos Karalystės Vyriausybės ir Jo Didenybės Maroko Karaliaus Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekimo, priimtas 1958 m. sausio 20 d. Rabate;  
Papildytas pasikeičiant 1958 m. sausio 20 d. notomis;  
Paskutinį kartą iš dalies pakeistas Susitarimo memorandumu, priimtu 2002 m. birželio 11 d. Rabate;
- Čekoslovakijos Socialistinės Respublikos ir Maroko susitarimas dėl oro susisiekimo, priimtas 1961 m. gegužės 8 d. Rabate, dėl kurio Čekija deponavo deklaraciją dėl teisių perėmimo;
- Danijos Karalystės Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų, priimtas 1977 m. lapkričio 14 d. Rabate;  
Papildytas pasikeičiant 1977 m. lapkričio 14 d. notomis;
- Vokietijos Federacinės Respublikos ir Maroko Karalystės susitarimas dėl oro susisiekimo, priimtas 1961 m. spalio 12 d. Bonoje;

- Graikijos Respublikos Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekiimo, priimtas 1999 m. gegužės 10 d. Rabate;  
skaityti su 1998 m. spalio 6 d. Atėnuose priimtu Susitarimo memorandumu;
- Ispanijos Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekiimo, priimtas 1970 m. liepos 7 d. Madride;  
Paskutinį kartą papildytas 2003 m. rugpjūčio 12 d. ir 2003 m. rugpjūčio 25 d. pasikeičiant laiškais;
- Prancūzijos Respublikos Vyriausybės ir Jo Didenybės Maroko Karaliaus Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekiimo, priimtas 1957 m. spalio 25 d. Rabate;
  - Iš dalies pakeistas 1961 m. kovo 22 d. pasikeičiant laiškais;
  - Iš dalies pakeistas 1968 m. gruodžio 2 d. ir 5 d. Suderintais protokolais;
  - Iš dalies pakeistas 1976 m. gegužės 17–18 d. Konsultacijų memorandumu;
  - Iš dalies pakeistas 1977 m. kovo 15 d. Konsultacijų memorandumu;Paskutinį kartą iš dalies pakeistas 1984 m. kovo 22–23 d. Konsultacijų memorandumu ir 1984 m. kovo 14 d. pasikeičiant laiškais;
- Italijos Respublikos Vyriausybės ir Jo Didenybės Maroko Karaliaus Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekiimo, priimtas 1967 m. liepos 8 d. Romoje;  
Iš dalies pakeistas 2000 m. liepos 13 d. Romoje priimtu Susitarimo memorandumu;  
Paskutinį kartą iš dalies pakeistas pasikeičiant 2001 m. spalio 17 d. ir 2002 m. sausio 3 d. notomis;
- Latvijos Respublikos Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekiimo, priimtas 1999 m. gegužės 19 d. Varšuvoje;



- Liuksemburgo Didžiosios Hercogystės Vyriausybės ir Jo Didenybės Maroko Karaliaus Vyriausybės susitarimas dėl oro susisieki mo, priimtas 1961 m. liepos 5 d. Bonoje;
- Vengrijos Liaudies Respublikos ir Maroko Karalystės susitarimas dėl oro susisieki mo, priimtas 1967 m. kovo 21 d. Rabate;
- Maltos Respublikos Vyriausybės ir Jo Didenybės Maroko Karaliaus Vyriausybės susitarimas dėl oro susisieki mo, priimtas 1983 m. gegužės 26 d. Rabate;
- Jos Didenybės Nyderlandų Karalienės Vyriausybės ir Jo Didenybės Maroko Karaliaus Vyriausybės susitarimas dėl oro susisieki mo, priimtas 1959 m. gegužės 20 d. Rabate;
- Austrijos Federalinės Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisieki mo, priimtas 2002 m. vasario 27 d. Rabate;
- Lenkijos Liaudies Respublikos Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisieki mo, priimtas 1969 m. lapkričio 29 d. Rabate;
- Portugalijos ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisieki mo, priimtas 1958 m. balandžio 3 d. Rabate;  
Papildytas 1975 m. gruodžio 19 d. Lisabonoje priimtu protokolu;  
Paskutinį kartą papildytas 2003 m. lapkričio 17 d. Lisabonoje priimtu protokolu;
- Švedijos Karalystės Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisieki mo, priimtas 1977 m. lapkričio 14 d. Rabate;  
Papildytas pasikeičiant 1977 m. lapkričio 14 d. notomis;

- Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų, priimtas 1965 m. spalio 22 d. Londone;  
Iš dalies pakeistas pasikeičiant 1968 m. spalio 10 d. ir 14 d. notomis;  
Iš dalies pakeistas 1997 m. kovo 14 d. Londone priimtu protokolu;  
Paskutinį kartą iš dalies pakeistas 1997 m. spalio 17 d. Rabate priimtu protokolu;
  - Maroko Karalystės ir Europos bendrijos valstybių narių parafuoti ar pasirašyti susitarimai ir kiti dokumentai dėl oro susisiekimo paslaugų, kurie dar neįsigaliojo ir nėra laikinai taikomi šio Susitarimo pasirašymo dieną;
  - Nyderlandų Karalystės Vyriausybės ir Maroko Karalystės Vyriausybės susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų, kaip 1 priedas pridėtas prie 2001 m. birželio 20 d. Hagoje priimto Susitarimo memorandumo.
-

### **III PRIEDAS**

#### LEIDIMŲ ORO SUSISIEKIMUI VYKDYTI IR TECHNINIŲ LEIDIMŲ PROCEDŪROS: KOMPETENTINGOS INSTITUCIJOS

##### 1. Europos bendrija

Vokietija:

Luftfahrt-Bundesamt

Federalinė transporto, statybos ir miesto reikalų ministerija

Austrija:

Civilinės aviacijos institucija

Federalinė transporto, inovacijų ir technologijų ministerija

Belgija:

Oro susisieikimo generalinis direktoratas

Federalinė mobilumo ir transporto tarnyba

Kipras:

Civilinės aviacijos departamentas

Ryšių ir viešųjų darbų ministerija

Danija:

Civilinės aviacijos administracija

Ispanija:

Civilinės aviacijos generalinis direktoratas

Skatinimo ministerija

Estija:

Civilinės aviacijos administracija

Suomija:

Civilinės aviacijos institucija

Prancūzija:

Civilinės aviacijos generalinis direktoratas (DGAC)

Graikija:

Graikijos civilinės aviacijos institucija

Transporto ir ryšių ministerija

Vengrija:

Civilinės aviacijos generalinis direktoratas

Ekonomikos ir transporto ministerija

Airija:

Civilinės aviacijos generalinis direktoratas

Transporto departamentas

Italija:

Nacionalinė civilinės aviacijos agentūra (ENAC)

Latvija:

Civilinės aviācijas administrācija

Transporto ministrija

Lietuva:

Civilinės aviācijas administrācija

Liuksemburgas:

Civilinės aviācijas direktoratas

Malta:

Civilinės aviācijas departamentas

Nyderlandai:

Transporto, viešųjų darbų ir vandentvarkos ministerija: Civilinės aviācijas ir krovinio transporto generalinis direktoratas

Transporto ir vandentvarkos inspekcija

Lenkija:

Civilinės aviācijas tarnyba

Portugalija:

Nacionalinis civilinės aviācijas institutas (INAC)

Įrangos, planavimo ir teritorijų administravimo ministerija

Čekijos Respublika:

Civilinės aviacijos departamentas

Transporto ministerija

Civilinės aviacijos institucija

Jungtinė Karalystė:

Aviacijos direktoratas

Transporto departamentas (DfT)

Slovakijos Respublika:

Civilinės aviacijos departamentas

Transporto, pašto ir telekomunikacijų ministerija

Slovėnija:

Civilinės aviacijos direktoratas

Transporto ministerija

Švedija:

Civilinės aviacijos institucija

## 2. Maroko Karalystė

Civilinės aviacijos direktoratas

Įrangos ir transporto ministerija

---

**IV PRIEDAS**

## PEREINAMOJO LAIKOTARPIO NUOSTATOS

1. Europos bendrija yra atsakinga už Maroko – Susitariančiosios Šalies – atliekamo VI priede nurodytų Bendrijos teisės aktų, susijusių su oro susisiekimu, visų nuostatų įgyvendinimo ir taikymo vertinimą, kurį turėtų patvirtinti Jungtinis komitetas. Jungtinio komiteto sprendimas turėtų būti priimtas ne vėliau kaip po dvejų metų nuo šio Susitarimo įsigaliojimo.
  2. Iki šio sprendimo priėmimo dienos į I priedo reguliariąsias oro susisiekimą paslaugas ir nustatytus maršrutus neįtraukiama Europos bendrijos oro vežėjų teisė didinti eismo intensyvumą Maroke ir jį mažinti kitose vietovėse ir *vice versa* bei Maroko oro vežėjų teisė didinti eismo intensyvumą vienoje Europos bendrijos vietovėje, kad jis sumažėtų kitoje Europos bendrijos vietovėje, ir *vice versa*. Tačiau visomis penktosios laisvės skrydžių teisėmis, užtikrinamomis vienu iš II priede išvardytų Maroko ir Europos bendrijos valstybių narių dvišalių susitarimų, gali būti ir toliau naudojamosi, jei laikomasi nediskriminavimo dėl pilietybės principo.
-

**V PRIEDAS**

## KITŲ SUSITARIMO 3 IR 4 STRAIPSNIUOSE NURODYTŲ VALSTYBIŲ SĄRAŠAS

1. Islandijos Respublika (pagal Europos ekonominės erdvės susitarimą)
  2. Lichtenšteino Kunigaikštystė (pagal Europos ekonominės erdvės susitarimą)
  3. Norvegijos Karalystė (pagal Europos ekonominės erdvės susitarimą)
  4. Šveicarijos Konfederacija (pagal Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimą dėl oro susisiekimo)
-



**VI PRIEDAS**

## CIVILINEI AVIACIJAI TAIKOMOS TAISYKLĖS

Šių aktų „*taikomos nuostatos*“ taikomos laikantis Susitarimo, išskyrus atvejus, kai šiame priede arba IV priede dėl pereinamojo laikotarpio nuostatų nustatyta kitaip. Prireikus toliau pateikiami kiekvieno akto konkretūs pritaikymai:

## A. AVIACIJOS SAUGA

Pastaba: Maroko, kaip EASA stebėtojo, tiksliai dalyvavimo sąlygas reikės aptarti vėliau.

Nr. 3922/91

1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje su pakeitimais, padarytais:

- 1996 m. lapkričio 13 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2176/96, derinančiu su mokslo ir technikos pažanga Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3922/91;
- 1999 m. gegužės 25 d. Komisijos reglamentu (EB) 1069/1999, derinančiu su mokslo ir technikos pažanga Tarybos reglamentą (EEB) 3922/91;
- 2000 m. gruodžio 28 d. Komisijos reglamentu (EB) 2871/2000, derinančiu su mokslo ir technikos pažanga Tarybos reglamentą (EEB) 3922/91;

- 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą

Taikomos nuostatos: 1–10, 12–13 straipsniai, išskyrus 4 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 2 dalies antrą sakinį, ir I, II ir III priedai

Taikant 12 straipsnį „valstybės narės“ suprantamos kaip „EB valstybės narės“.

Nr. 94/56/EB

1994 m. lapkričio 21 d. Tarybos direktyva 94/56/EB, nustatanti civilinės aviacijos avarių ir incidentų tyrimo pagrindinius principus

Taikomos nuostatos: 1–12 straipsniai

Nr. 1592/2002

2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą su pakeitimais, padarytais:

- 2003 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1643/2003, iš dalies keičiančiu Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002
- 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1701/2003, pritaikančiu Reglamento (EB) Nr. 1592/2002 6 straipsnį

Taikomos nuostatos: 1–57 straipsniai, I ir II priedai

Nr. 2003/42

2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai, I ir II priedai

Nr. 1702/2003

2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles

Taikomos nuostatos: 1–4 straipsniai ir priedas

Nr. 2042/2003

2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo

Taikomos nuostatos: 1–6 straipsniai, I–IV priedai

Nr. 104/2004

2004 m. sausio 22 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 104/2004, nustatantis taisykles dėl Europos aviacijos saugos agentūros Apeliacinės valdybos organizacijos ir sudėties

Taikomos nuostatos: 1–7 straipsniai ir priedas

## B. ORO EISMO VALDYMAS

Nr. 93/65

1993 m. liepos 19 d. Tarybos direktyva 93/65/EEB dėl suderintų techninių charakteristikų skrydžių valdymo įrangai ir sistemoms pirkti apibrėžimo ir naudojimo su pakeitimais, padarytais:

- 1997 m. kovo 25 d. Komisijos direktyva 97/15/EB, patvirtinančia Eurokontrolės standartus ir iš dalies keičiančia Tarybos direktyvą 93/65/EEB dėl suderintų techninių charakteristikų skrydžių valdymo įrangai ir sistemoms pirkti apibrėžimo ir naudojimo, su pakeitimais, padarytais 2000 m. rugsėjo 6 d. Komisijos reglamentu (EB) 2082/2000, patvirtinančiu Eurokontrolės standartus ir iš dalies keičiančiu Direktyvą 97/15/EB, patvirtinančią Eurokontrolės standartus ir iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 93/65/EEB, su pakeitimais, padarytais 2002 m. birželio 4 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 980/2002, iš dalies keičiančiu Reglamentą (EB) Nr. 2082/2000, patvirtinantį Eurokontrolės standartus

Taikomos nuostatos: 1–9 straipsniai, I ir II priedai

Nuoroda į Tarybos direktyvą 93/65/EEB nuo 2005 m. spalio 20 d. išbraukiama.

Nr. 2082/2000

2000 m. rugsėjo 6 d. Komisijos reglamentas (EB) 2082/2000, patvirtinantis Eurokontrolės standartus ir iš dalies keičiantis Direktyvą 97/15/EB, patvirtinančią Eurokontrolės standartus ir iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 93/65/EEB su pakeitimais, padarytais:

- 2002 m. birželio 4 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 980/2002, iš dalies keičiančiu Reglamentą (EB) Nr. 2082/2000, patvirtinantį Eurokontrolės standartus

Taikomos nuostatos: 1–3 straipsniai, I–III priedai

Nr. 549/2004

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentas)

Taikomos nuostatos: 1–4, 6 ir 9–14 straipsniai.

Nr. 550/2004

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas)

Taikomos nuostatos: 1–19 straipsniai

Nr. 551/2004

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo (oro erdvės reglamentas)

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai

Nr. 552/2004

2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (sąveikos reglamentas)

Taikomos nuostatos: 1–12 straipsniai

## C. APLINKOS APSAUGA

Nr. 89/629

1989 m. gruodžio 4 d. Tarybos direktyva 89/629/EEB dėl civilinių ikigarsinių reaktyvinių lėktuvų triukšmo skleidimo ribojimo

Taikomos nuostatos: 1–8 straipsniai

Nr. 92/14

1992 m. kovo 2 d. Tarybos direktyva 92/14/EEB dėl lėktuvų, kuriems taikomi Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos antrosios redakcijos (1988) 16 priedo 1 tomo II dalies

2 skyriaus reikalavimai, naudojimo apribojimo su pakeitimais, padarytais:

- 1998 m. kovo 30 d. Tarybos direktyva 98/20/EB, iš dalies keičiančia Direktyvą 92/14/EEB
- 1999 m. balandžio 21 d. Komisijos direktyva 1999/28/EB, iš dalies keičiančia Tarybos direktyvos 92/14/EEB
- 2001 m. gegužės 21 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 991/2001, iš dalies keičiančiu Tarybos direktyvos 92/14/EEB

Taikomos nuostatos: 1–11 straipsniai ir priedas

Nr. 2002/30

2002 m. kovo 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/30/EB dėl taisyklių ir tvarkos, reglamentuojančios triukšmingų operacijų apribojimų įvedimą Bendrijos oro uostuose, nustatymo

Taikomos nuostatos: 1–15 straipsniai, I ir II priedai

Nr. 2002/49

2002 m. birželio 25 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo

Taikomos nuostatos: 1–16 straipsniai, I–IV priedai

#### D. VARTOTOJŲ APSAUGA

Nr. 90/314

1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyva 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai

Nr. 92/59

1992 m. birželio 29 d. Tarybos direktyva 92/59/EEB dėl bendros produktų saugos

Taikomos nuostatos: 1–19 straipsniai

Nr. 93/13

1993 m. balandžio 5 d. Tarybos direktyva 93/13/EEB dėl nesąžiningų sąlygų sutartyse su vartotojais

Taikomos nuostatos: 1–10 straipsniai ir priedas

Nr. 95/46

1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo

Taikomos nuostatos: 1–34 straipsniai

Nr. 2027/97

1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju su pakeitimais, padarytais:

- 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, iš dalies keičiančiu Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2027/97

Taikomos nuostatos: 1–8 straipsniai

Nr. 261/2004

2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91

Nr. 295/91

Taikomos nuostatos: 1–17 straipsniai

## E. KOMPIUTERINĖS REZERVAVIMO SISTEMOS

Nr. 2299/1989

1989 m. liepos 24 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 2299/1989 dėl elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodekso su pakeitimais, padarytais:

- 1993 m. spalio 29 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3089/93, iš dalies keičiančiu Reglamentą (EEB) Nr. 2299/89
- 1999 m. vasario 8 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 323/1999, iš dalies keičiančiu Reglamentą (EEB) Nr. 2299/89

Taikomos nuostatos: 1–22 straipsniai ir priedas



## F. SOCIALINIAI ASPEKTAI

Nr. 1989/391

1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EEB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo

Taikomos nuostatos: 1–16 ir 18–19 straipsniai

Nr. 2003/88

2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų

Taikomos nuostatos: 1–19, 21–24 ir 26–29 straipsniai

Nr. 2000/79

2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyva 2000/79 dėl Europos aviakompanijų asociacijos (AEA), Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF), Europos skrydžių įgulų asociacijos (ECA), Europos regioninių aviakompanijų asociacijos (ERA) ir Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA) Europos susitarimo dėl civilinės aviacijos mobiliųjų darbuotojų darbo laiko organizavimo

Taikomos nuostatos: 1–5 straipsniai

## G. KITI TEISĖS AKTAI

Nr. 91/670

1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva Nr. 91/670/EEB dėl personalo licencijų vykdyti civilinės aviacijos funkcijas abipusio pripažinimo

Taikomos nuostatos: 1–8 straipsniai ir priedas

---

---