

EURO-ŚRÓDZIEMNOMORSKA
UMOWA DOTYCZĄCA USŁUG LOTNICZYCH
MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ
I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI, Z JEDNEJ STRONY,
A KRÓLESTWEM MAROKA, Z DRUGIEJ STRONY

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

umawiające się strony Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwane dalej „państwami członkowskimi”, i

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA, zwana dalej „Wspólnotą”,

z jednej strony, oraz

KRÓLESTWO MAROKA, zwane dalej „Marokiem”,

z drugiej strony,

KIEROWANE pragnieniem wspierania systemu międzynarodowych przewozów lotniczych opartego na uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu regulacji i ingerencji ze strony rządu;

KIEROWANE pragnieniem ułatwiania rozwoju możliwości międzynarodowych przewozów lotniczych, w szczególności poprzez rozwijanie sieci transportu lotniczego oferującego usługi lotnicze odpowiadające potrzebom pasażerów i spedytorów;

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

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

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

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

KIEROWANE pragnieniem zapewnienia przewoźnikom lotniczym równych warunków konkurencji;

UZNAJĄC, że pomoc państwa może negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi i zagrażać podstawowym celom niniejszej umowy;

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

PODKREŚLAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w szczególności w rozumieniu Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., w zakresie, w jakim obie umawiające się strony są stronami tej konwencji;

ZAMIERZAJĄC rozwijać obowiązujące umowy lotnicze w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwom obu umawiających się stron;

MAJĄC NA UWADZE, że umowa między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Marokiem, z drugiej strony, może stanowić punkt odniesienia w stosunkach euro-śródziemnomorskich w dziedzinie lotnictwa w celu pełnego wykorzystania korzyści płynących z liberalizacji w tym kluczowym sektorze gospodarki;

MAJĄC NA UWADZE, że celem jest stosowanie niniejszej umowy w sposób stopniowy, a jednocześnie całościowy, oraz że poprzez odpowiedni mechanizm można zapewnić coraz większą harmonizację z prawodawstwem Wspólnoty,

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Definicje

Do celów niniejszej umowy, o ile nie określono inaczej:

1. terminy „uzgodniona linia” i „określona trasa” oznaczają, odpowiednio, międzynarodową linię lotniczą na podstawie artykułu 2 niniejszej umowy i trasę określoną w załączniku I do niniejszej umowy;
2. „umowa” oznacza niniejszą umowę i załączniki do niej, w tym wszelkie ich ewentualne zmiany;
3. „przewóz lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagaży, towarów oraz poczty, osobno lub łącznie, oferowany ludności za wynagrodzeniem; dla uniknięcia wszelkich wątpliwości, termin ten obejmuje regularne i nieregularne (czarterowe) przewozy lotnicze oraz usługi w zakresie przewozu wszelkich towarów;
4. „układ o stowarzyszeniu” oznacza Układ Euro-śródziemnomorski ustanawiający Stowarzyszenie między Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z jednej strony, a Królestwem Maroka, z drugiej strony, podpisany w Brukseli w dniu 26 lutego 1996 r.;

5. „wspólnotowa licencja na prowadzenie działalności” oznacza licencję na prowadzenie działalności przyznaną przewoźnikom lotniczym ustanowionym we Wspólnocie Europejskiej, i obowiązującą zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym;
6. „konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
 - a) wszelkie zmiany mające zastosowanie w danym przypadku, które weszły w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) konwencji i zostały ratyfikowane przez Maroko, z jednej strony, i państwo członkowskie lub państwa członkowskie Wspólnoty Europejskiej, z drugiej strony, oraz
 - b) wszelkie załączniki lub zmiany do załączników mające zastosowanie w danym przypadku, przyjęte na podstawie artykułu 90 konwencji, w zakresie, w którym dany załącznik lub daną zmianę do niego stosuje się w danym okresie zarówno w odniesieniu do Maroka, jak i do państwa członkowskiego lub państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej;
7. „całkowity koszt” oznacza koszty związane ze świadczeniem usługi, powiększone o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty mające odzwierciedlać koszty ochrony środowiska, stosowane bez dyskryminacji ze względu na narodowość;
8. „umawiające się strony” oznaczają, z jednej strony, Wspólnotę lub jej państwa członkowskie, lub Wspólnotę i jej państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami oraz, z drugiej strony, Maroko;

9. „obywatele” oznaczają każdą osobę fizyczną lub prawną posiadającą obywatelstwo marokańskie w odniesieniu do strony marokańskiej lub obywatelstwo państwa członkowskiego w odniesieniu do strony europejskiej, o ile, w przypadku osoby prawnej, znajduje się ona stale pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udziały większościowe, osób fizycznych lub prawnych posiadających obywatelstwo marokańskie w przypadku strony marokańskiej lub osób fizycznych lub prawnych posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z państw trzecich określonych w załączniku V w przypadku strony europejskiej;
10. „subwencje” oznaczają wszelkie wsparcie finansowe przyznane przez władze publiczne, organ regionalny lub inny organ publiczny, to znaczy przypadki gdy:
- a) działanie władz publicznych, organu regionalnego lub innego organu publicznego obejmuje bezpośrednio przekazanie funduszy, przykładowo w formie dotacji, pożyczek lub dopłat do kapitału własnego, lub potencjalne bezpośrednio przekazanie funduszy na korzyść przedsiębiorstwa lub przejęcie jego pasywów, przykładowo w formie gwarancji kredytowych;
 - b) zrzeczono się lub nie pobrano dochodu należnego władzy publicznej, organowi regionalnemu lub innemu organowi publicznemu,
 - c) władze publiczne, organ regionalny lub inny organ publiczny dostarczają towarów lub usług innych niż infrastruktura ogólna, lub zakupują towary lub usługi;

d) władze publiczne, organ regionalny lub inny organ publiczny dokonują płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzają lub zlecają podmiotowi prywatnemu wykonywanie jednej lub kilku funkcji określonych w literach a), b) i c), które zazwyczaj wykonywane są przez władze publiczne i praktycznie nie różnią się pod żadnym względem od normalnych działań władzy publicznej;

i kiedy przyznaje się tym samym korzyść;

11. „międzynarodowy przewóz lotniczy” oznacza przewóz lotniczy wykonywany na trasie przebiegającej przez przestrzeń powietrzną znajdującą się nad terytorium co najmniej dwóch państw;
12. „taryfy” oznacza taryfy stosowane przez przewoźników lotniczych lub ich agentów w odniesieniu do przewozu statkiem powietrznym pasażerów, bagażu lub towarów (z wyłączeniem poczty), w tym, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym przewozem lotniczym, a także warunki, jakim podlega stosowanie tych taryf;
13. „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu korzystania z obiektów i usług portu lotniczego, otoczenia portu lotniczego, żeglugi powietrznej lub systemów ochrony lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów;
14. „SESAR” oznacza program technicznego wdrażania Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, który pozwoli na skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój i rozmieszczenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;

15. „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Maroka, obszar lądowy (ląd stały i wyspy), a także wody wewnętrzne i wody terytorialne podlegające jego zwierzchnictwu lub jurysdykcji, i, w odniesieniu do Wspólnoty Europejskiej, obszar lądowy (ląd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne objęte Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską zgodnie z postanowieniami tego traktatu i wszelkimi późniejszymi umowami, które go zastępują; stosowanie niniejszej umowy do portu lotniczego na Gibraltarze uważa się za nie stanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy i do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków liberalizacji transportu lotniczego obowiązujących na dzień 18 września 2006 r. pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie z postanowieniami deklaracji ministerialnej dotyczącej portu lotniczego na Gibraltarze przyjętej w Kordobie w dniu 18 września 2006 r.; oraz

16. „właściwe organy” oznaczają agencje lub organy publiczne określone w załączniku III. O wszelkich zmianach w prawodawstwie krajowym dotyczących statusu właściwych organów umawiająca się strona, której zmiana dotyczy, powiadamia drugą umawiającą się stronę.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 2

Przyznanie praw

1. O ile załącznik I nie stanowi inaczej, każda umawiająca się strona przyznaje drugiej umawiającej się stronie następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez przewoźników lotniczych:
 - a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
 - b) prawo do postoju na jej terytorium w celach niehandlowych, to znaczy w celu innym niż zabranie na pokład lub wysadzenie pasażerów, załadunek lub wyładunek bagażu, towarów lub poczty w przewozie lotniczym;
 - c) w ramach obsługi uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do postoju na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, załadunku lub wyładunku towarów lub poczty w przewozie międzynarodowym, osobno lub łącznie; i
 - d) inne prawa określone w niniejszej umowie.
2. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie może być interpretowane jako przyznanie:

- a) przewoźnikom lotniczym z Maroka, prawa do zabierania na pokład na terytorium państwa członkowskiego, za wynagrodzeniem, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;
- b) przewoźnikom lotniczym ze Wspólnoty Europejskiej, prawa do zabierania na pokład na terytorium Maroka, za wynagrodzeniem, pasażerów, bagażu, towarów lub poczty, do innego punktu na terytorium marokańskim.

ARTYKUŁ 3

Zezwolenia

Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej z umawiających się stron, właściwe organy drugiej umawiającej się strony udzielają odpowiednich zezwoleń w jak najkrótszym terminie, pod warunkiem że:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Maroka:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego oraz, w stosownym przypadku, jego siedziba, znajdują się w Maroku, i posiada on ważną licencję na prowadzenie działalności lub wszelkie inne równoważne dokumenty zgodnie z prawem Królestwa Maroka;
 - Królestwo Maroka sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem; i

- przewoźnik lotniczy jest i pozostaje własnością, bezpośrednio albo poprzez udział większościowy, Maroka lub obywateli Maroka, i pozostaje przez cały czas pod skuteczną kontrolą Maroka lub obywateli Maroka, lub jest i pozostaje własnością, bezpośrednio albo poprzez udział większościowy, państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich lub pozostaje przez cały czas pod skuteczną kontrolą państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego ze Wspólnoty Europejskiej:
- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego oraz, w stosownym przypadku, jego siedziba, znajdują się na terytorium państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej, zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską, i posiada on licencję na prowadzenie działalności zgodnie z prawem wspólnotowym;
 - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem oraz określono wyraźnie właściwe władze lotnicze; i
 - przewoźnik lotniczy jest i pozostaje własnością, bezpośrednio albo poprzez udział większościowy, państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich lub innych państw wymienionych w załączniku V lub obywateli tych innych państw;
- c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi lub wykonawczymi zwykle stosowanymi przez właściwy organ w zakresie międzynarodowego przewozu lotniczego; i

- d) utrzymuje się w mocy i stosuje postanowienia artykułu 14 (Bezpieczeństwo lotnicze) i artykułu 15 (Ochrona lotnictwa).

ARTYKUŁ 4

Cofnięcie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Właściwe organy jednej lub drugiej umawiającej się strony zastrzegają sobie prawo do cofania, zawieszania lub ograniczania zezwoleń eksploatacyjnych lub też zawieszenia lub ograniczenia działalności przewoźnika lotniczego drugiej umawiającej się strony, w przypadku gdy:
 - a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Maroka:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego lub, w stosownym przypadku, jego siedziba, nie znajdują się w Maroku, lub nie posiada on licencji na prowadzenie działalności lub wszelkich innych równoważnych dokumentów zgodnie z prawem Maroka;
 - Maroko nie sprawuje i nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem; lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością i nie podlega skutecznej kontroli, bezpośrednio albo poprzez udział większościowy, Maroka lub obywateli Maroka lub państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich;

- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego ze Wspólnoty Europejskiej:
- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego lub, w stosownym przypadku, jego siedziba, nie znajdują się na terytorium państwa członkowskiego, zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską, lub przewoźnik lotniczy nie posiada licencji na prowadzenie działalności zgodnie z prawem wspólnotowym;
 - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem, lub nie określono wyraźnie właściwych władz lotniczych; lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością i nie podlega skutecznej kontroli, bezpośrednio albo poprzez udział większościowy, państw członkowskich lub obywateli państw członkowskich lub innych państw wymienionych w załączniku V lub obywateli tych innych państw;
- c) przewoźnik naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w art. 6 (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych) niniejszej umowy; lub
- d) nie utrzymuje się w mocy i nie stosuje postanowień artykułu 14 (Bezpieczeństwo lotnicze) i artykułu 15 (Ochrona lotnictwa).

2. Prawa ustanowione niniejszym artykułem są wykonywane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z właściwymi organami drugiej umawiającej się strony, chyba że niezbędne jest podjęcie natychmiastowych środków w celu uniknięcia nowych naruszeń postanowień ustępu 1 litery c) i d).

ARTYKUŁ 5

Inwestycje

Posiadanie udziałów większościowych w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z Maroka lub skuteczna kontrola nad nim przez państwa członkowskie lub ich obywateli albo posiadanie udziałów większościowych w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego ze Wspólnoty Europejskiej lub skuteczna kontrola nad nim przez Maroko lub jego obywateli podlegają wstępnej decyzji wspólnego komitetu powołanego na podstawie niniejszej umowy.

Decyzja ta określa warunki związane z obsługą uzgodnionych linii na podstawie niniejszej umowy oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i umawiającymi się stronami. Do tego typu decyzji nie stosuje się postanowień artykułu 22 ustęp 9 niniejszej umowy.

ARTYKUŁ 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium jednej z umawiających się stron lub podczas pobytu na jej terytorium przewoźnicy drugiej umawiającej się strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych stosowanych na danym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowe przewozy lotnicze i opuszczania przez nie tego terytorium lub stosowane w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych i żeglugi powietrznej.
2. Przekraczając granice terytorium jednej z umawiających się stron lub podczas pobytu na jej terytorium pasażerowie, załoga lub towary przewoźnika drugiej umawiającej się strony przestrzegają przepisy ustawowe i wykonawcze stosowane na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium pasażerów, załogi lub towarów statku powietrznego i opuszczania przez nich jej terytorium (w tym przepisom dotyczącym wjazdu, odprawy, przepisom imigracyjnym, dotyczącym odprawy paszportowej, celnej i kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisom pocztowym).

ARTYKUŁ 7

Konkurencja

W ramach niniejszej umowy stosuje się postanowienia rozdziału II („Konkurencja i inne postanowienia dotyczące gospodarki”) tytułu IV układu o stowarzyszeniu, o ile niniejsza umowa nie zawiera bardziej szczegółowych zasad.

ARTYKUŁ 8

Subwencje

1. Umawiające się strony uznają, że subwencje przyznane przewoźnikom lotniczym naruszają lub grożą naruszeniem konkurencji poprzez uprzywilejowanie niektórych przedsiębiorstw w świadczeniu usług lotniczych, zagrażają podstawowym celom niniejszej umowy i są niezgodne z zasadą otwartej przestrzeni powietrznej.
2. Jeżeli jedna umawiająca się strona uzna, że niezbędne jest udzielenie subwencji przewoźnikowi lotniczemu działającemu w ramach niniejszej umowy w celu osiągnięcia uzasadnionego celu, zapewnia ona aby takie subwencje były przyznane w sposób przejrzysty i proporcjonalne do przewidzianego celu oraz przyznane, w możliwym zakresie, w sposób minimalizujący niekorzystne oddziaływanie na przewoźników lotniczych drugiej umawiającej się strony. Umawiająca się strona, która ma zamiar przyznać takie subwencje jest zobowiązana do powiadomienia drugiej umawiającej się strony oraz do zapewnienia zgodności tych subwencji z kryteriami określonymi w niniejszej umowie.

3. Jeśli jedna umawiająca się strona uważa, że subwencje udzielone przez drugą umawiającą się stronę lub, w innych przypadkach, przez organ publiczny lub rządowy innego państwa niż umawiające się strony, nie odpowiada kryteriom określonym w ustępie 2, może ona wnieść o zwołanie posiedzenia wspólnego komitetu, zgodnie z artykułem 22, w celu rozważenia kwestii i znalezienia odpowiednich rozwiązań w przypadku uzasadnionych zastrzeżeń.
4. Jeśli wspólny komitet nie może rozwiązać sporu, umawiające się strony zachowują możliwość stosowania właściwych środków antysubwencyjnych.
5. Postanowienia niniejszego artykułu nie naruszają przepisów ustawowych i wykonawczych umawiających się stron dotyczących niezbędnych usług lotniczych i obowiązków użyteczności publicznej na terytorium umawiających się stron.

ARTYKUŁ 9

Działalność handlowa

1. Przewoźnicy lotniczy każdej umawiającej się strony mają prawo ustanowić biura na terytorium drugiej umawiającej się strony w celu promowania lub sprzedaży usług transportu lotniczego i działalności powiązanej.
2. Przewoźnicy lotniczy każdej z umawiających się stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej umawiającej się strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do wprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej umawiającej się strony pracowników sprzedaży, personelu technicznego, zarządzającego i operacyjnego lub innego personelu specjalistycznego, niezbędnych do wykonywania przewozu lotniczego.

3. a) Bez uszczerbku dla litery b) poniżej, każdy przewoźnik lotniczy posiada na terytorium drugiej umawiającej się strony:
- (i) prawo do prowadzenia własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”) lub, według własnego uznania,
 - (ii) prawo wyboru spośród konkurujących podmiotów zapewniających całościową lub częściową obsługę naziemną, w przypadku gdy przepisy ustawowe i wykonawcze każdej z umawiających się stron zapewniają takim podmiotom dostęp do rynku i w przypadku gdy podmioty takie są obecne na rynku.
- b) Prawa określone w literze a) podpunkty (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: obsługa bagażu, obsługa płytowa i kabinowa, obsługa w zakresie zaopatrzenia statków powietrznych w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy statkiem powietrznym i terminalem lotniczym, podlegają jedynie szczególnym ograniczeniom zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi obowiązującymi na terytorium drugiej strony. W przypadku gdy ograniczenia takie wykluczają obsługę naziemną i przy braku skutecznej konkurencji pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszystkie takie usługi udostępnia się na równych i odpowiednich zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym. Ceny takich usług nie mogą przekraczać ich całkowitego kosztu obejmującego uzasadniony dochód z aktywów po odliczeniu amortyzacji.
4. Każdy przewoźnik lotniczy każdej z umawiających się stron może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium drugiej umawiającej się strony bezpośrednio lub, jeśli tak zdecyduje, za pośrednictwem swoich agentów lub innych wybranych przez siebie pośredników. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo sprzedaży takich usług przewozu, a każda osoba ma swobodę ich zakupu, w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymiennalnych.

5. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo, na żądanie, dokonać wymiany i przelewu lokalnych zysków z terytorium jednej umawiającej się strony na swoje własne terytorium oraz, z wyjątkiem, gdy mające zastosowanie przepisy ustawowe i wykonawcze stanowią inaczej, do kraju lub krajów, które wybierze. Zezwala się na dokonanie wymiany i przelewu tych sum niezwłocznie, bez ograniczeń i opodatkowania, po kursie wymiany walut stosowanym do bieżących transakcji i przelewów z dnia, w którym przewoźnik lotniczy złożył polecenie przelewu.

6. Przewoźnikom lotniczym każdej z umawiających się stron zezwala się na płacenie w lokalnej walucie za wydatki poniesione na terytorium drugiej umawiającej się strony (w szczególności za zakup paliwa). Mogą oni, według własnego uznania, płacić za takie wydatki w walutach wymienialnych zgodnie z krajowymi przepisami dewizowymi.

7. Przy wykonywaniu lub oferowaniu przewozów lotniczych na podstawie niniejszej umowy każdy przewoźnik lotniczy jednej z umawiających się stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub porozumienia o dzieleniu oznaczeń linii z:

- a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym umawiających się stron; i
- b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym państwa trzeciego;
- c) dowolnym przewoźnikiem transportu naziemnego (lądowego lub morskiego);

pod warunkiem że (i) wszystkie strony takich porozumień posiadają właściwe zezwolenia oraz (ii) porozumienia te spełniają wymagania związane z bezpieczeństwem i konkurencją, którym porozumienia takie zwykle podlegają. W przypadku przewozu pasażerów w ramach dzielenia oznaczeń linii, nabywca powinien zostać poinformowany w momencie sprzedaży biletu lotniczego lub najpóźniej przed wejściem na pokład o tożsamości podmiotu świadczącego każdą część usługi.

8. a) W przewozie pasażerskim podmioty zapewniające transport naziemny nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym przewóz lotniczy wyłącznie z powodu tego, że usługi transportu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego firmą. Dostawcy usług transportu naziemnego mają swobodę zawierania porozumień o współpracy. Wybór przez dostawców usług transportu naziemnego określonego porozumienia może być podyktowany w szczególności interesami konsumentów, a także ograniczeniami technicznymi, ekonomicznymi, związanymi z obszarem i zdolnością przewozową.
- b) Ponadto, nie naruszając żadnych innych postanowień niniejszej umowy, zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych umawiających się stron na korzystanie w związku z wykonywaniem międzynarodowego przewozu lotniczego z dowolnego rodzaju transportu naziemnego dla przewozu towarów do lub z dowolnego miejsca na terytorium Maroka i Wspólnoty Europejskiej lub państw trzecich, w tym przewozu do lub z wszystkich portów lotniczych posiadających infrastrukturę celną, i posiadających, w stosownych przypadkach, prawo do przewozu towarów pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Należy zapewnić takim towarom przewożonym drogą lądową lub lotniczą dostęp do procedur rejestracji i infrastruktury celnej. Przewoźnicy mogą podjąć decyzję o wykonywaniu transportu naziemnego we własnym zakresie lub o powierzeniu jego wykonywania innym przewoźnikom naziemnym, w tym innym przewoźnikom lotniczym i pośrednim dostawcom usług lotniczych przewozów towarowych. Takie usługi towarowego transportu intermodalnego mogą być oferowane po jednej łącznej taryfie ryczałtowej obejmującej przewóz lotniczy połączony z transportem naziemnym, pod warunkiem że spedytorów nie wprowadza się w błąd co do charakteru i warunków dotyczących takiego transportu.

ARTYKUŁ 10

Należności i opłaty celne

1. Przy przybyciu na terytorium jednej umawiającej się strony, statki powietrzne eksploatowane przez przewoźników lotniczych drugiej umawiającej się strony w międzynarodowym przewozie lotniczym tak jak i ich stałe wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (w tym między innymi artykuły żywnościowe, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, tytoń i inne produkty przeznaczone na sprzedaż pasażerom lub do konsumpcji w ograniczonych ilościach podczas lotu) oraz inne produkty wykorzystywane w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego w międzynarodowym przewozie lotniczym lub wykorzystywane wyłącznie w tych celach, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków majątkowych i kapitałowych, opłat celnych i akcyzy oraz wszelkich opłat i należności, które są (a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, lub Wspólnotę Europejską oraz (b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że takie wyposażenie i zaopatrzenie pozostaje na pokładzie statku powietrznego.
2. Z podatków, opłat, ceł i należności, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat uzależnionych od kosztów świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:
 - a) zapasy pokładowe, w rozsądnej ilości, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej umawiającej się strony, przeznaczone do wykorzystania na pokładzie odlatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej umawiającej się strony w ramach międzynarodowego przewozu lotniczego, nawet jeśli zaopatrzenie to ma być wykorzystane w trakcie części lotu odbywającej się nad wspomnianym terytorium;

- b) sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki) wwieszone na terytorium jednej umawiającej się strony w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej umawiającej się strony w ramach międzynarodowego przewozu lotniczego;
- c) smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej umawiającej się strony, przeznaczone do wykorzystania na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej umawiającej się strony w ramach międzynarodowego przewozu lotniczego, nawet jeśli mają one być wykorzystane w trakcie części podróży odbywającej się nad wspomnianym terytorium;
- d) materiały drukowane, zgodnie z ustawodawstwem celnym każdej umawiającej się strony, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej umawiającej się strony i wprowadzone na pokład odlatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej umawiającej się strony w ramach międzynarodowego przewozu lotniczego, nawet jeśli materiały te mają być wykorzystane w trakcie części podróży odbywającej się nad wspomnianym terytorium; i
- e) sprzęt do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony przeznaczony do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Niniejsza umowa nie zwalnia od podatków, opłat, ceł i należności podobnych do tych, o których mowa w ustępie 1, paliw dostarczanych przewoźnikom lotniczym przez umawiającą się stronę na jej terytorium. Przekraczając granice lub podczas pobytu statków powietrznych przewoźników lotniczych jednej umawiającej się strony na terytorium drugiej umawiającej się strony, wspomniani przewoźnicy przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych tej drugiej umawiającej się strony dotyczących sprzedaży, zaopatrzenia i wykorzystania paliwa lotniczego.

4. W odniesieniu do wyposażenia i zaopatrzenia, o których mowa w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, można wymagać umieszczenia ich pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych organów.
5. Zwolnienia określone w niniejszym artykule przysługują także w przypadku gdy przewoźnicy lotniczy jednej umawiającej się strony zawarł z innym przewoźnikiem lotniczym, który korzysta z takich samych zwolnień przyznanych przez drugą umawiającą się stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej umawiającej się strony artykułów określonych w ustępach 1 i 2.
6. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie stanowi dla umawiającej się strony zakazu nakładania podatków, ceł, opłat oraz innych należności na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do konsumpcji na pokładzie statku powietrznego podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na ich terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

ARTYKUŁ 11

Opłaty od użytkownika

1. Każda umawiająca się strona zobowiązuje się do nie nakładania, ani nie zezwala na nakładanie na przewoźników lotniczych drugiej umawiającej się strony opłat od użytkownika wyższych od nakładanych na własnych przewoźników lotniczych świadczących podobne międzynarodowe usługi przewozu lotniczego.

2. Podniesienia opłat lub wprowadzenia nowych opłat od użytkownika można dokonywać jedynie po przeprowadzeniu konsultacji pomiędzy właściwymi organami i przewoźnikami lotniczymi każdej umawiającej się strony. Użytkowników należy informować z odpowiednim wyprzedzeniem o wszystkich propozycjach zmian w opłatach od użytkownika w celu umożliwienia im wyrażenia ich opinii przed wprowadzeniem tych zmian. Każda umawiająca się strona zachęca również do wymiany takich informacji, które mogą być pomocne w dokładnej ocenie właściwości, uzasadnienia i podziału opłat zgodnie z zasadami wyrażonymi powyżej.

ARTYKUŁ 12

Taryfy

Taryfy za usługi przewozu lotniczego wykonywane na podstawie niniejszej umowy ustalane są w sposób swobodny i nie podlegają zatwierdzeniu. Można jednak wymagać przekazania wyłącznie w celach informacyjnych wysokości stawek. Taryfy za przewóz wykonywany w całości wewnątrz Wspólnoty Europejskiej podlegają prawu Wspólnoty Europejskiej.

ARTYKUŁ 13

Statystyka

Właściwe organy każdej umawiającej się strony przekazują na wniosek właściwych organów drugiej umawiającej się strony informacje i statystyki dotyczące wielkości przewozów wykonanych przez ich przewoźników upoważnionych przez jedną stronę w ramach uzgodnionych linii do i z punktów na terytorium drugiej umawiającej się strony w takiej samej formie, w jakiej zostały przygotowane i złożone przez przewoźników ich właściwym organom krajowym. Wszelkie dodatkowe dane statystyczne dotyczące wielkości przewozów, o które właściwe organy jednej umawiającej się strony mogłyby wystąpić do właściwych organów drugiej umawiającej się strony, zostaną poddane dyskusji na wniosek jednej z umawiających się stron na posiedzeniu wspólnego komitetu.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

ARTYKUŁ 14

Bezpieczeństwo lotnicze

1. Umawiające się strony działają zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego z zakresu bezpieczeństwa lotniczego wymienionymi w załączniku VI.A, na warunkach określonych poniżej.

2. Umawiające się strony zapewniają stosowanie wobec statków powietrznych jednej z umawiających się stron, podejrzewanych o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych zgodnie z konwencją i lądujących w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego, znajdujących się na terytorium drugiej umawiającej się strony, kontroli na ziemi dokonywanych przez właściwe organy drugiej umawiającej się strony, na pokładzie i wokół statku powietrznego, w celu sprawdzenia ważności dokumentów statku powietrznego i jego załogi, a także widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.
3. Umawiające się strony mogą w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji na temat norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą umawiającą się stronę.
4. Żadnego z postanowień niniejszej umowy nie należy interpretować jako ograniczenia prawa właściwych organów umawiającej się strony do podejmowania wszelkich odpowiednich i niezwłocznych środków w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, produkt lub eksploatacja statku powietrznego mogą:
 - a) nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie konwencji lub prawodawstwa wymienionego w załączniku VI. A, w zależności od przypadku,
 - b) dawać powody do poważnych zastrzeżeń – na podstawie kontroli, o której mowa w ustępie 2 – dotyczących niespełniania minimalnych norm ustanowionych na podstawie konwencji lub prawodawstwa wymienionego w załączniku VI. A, w zależności od przypadku, lub
 - c) w zależności od przypadku, dawać powody do obaw, że minimalne normy ustanowione na podstawie konwencji lub prawodawstwa wymienionego w załączniku VI. A, mające zastosowanie do statków powietrznych, produktów i eksploatacji statku powietrznego nie są utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane.
5. W przypadku gdy właściwe organy jednej umawiającej się strony decydują się na podjęcie środków na podstawie postanowień ustępu 4, niezwłocznie informują o tym właściwe organy drugiej umawiającej się strony, podając powody swojej decyzji.

6. Jeżeli nie zaprzestano stosowania środków podjętych przy zastosowaniu ustępu 4, mimo że ustały przesłanki ich podjęcia, umawiające się strony mogą skierować sprawę do wspólnego komitetu.

ARTYKUŁ 15

Ochrona lotnictwa

1. W związku z tym, że zapewnienie bezpieczeństwa statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest podstawowym warunkiem wstępnym świadczenia międzynarodowych usług lotniczych, umawiające się strony potwierdzają ponownie swoje wzajemne zobowiązanie do ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji (w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień konwencji chicagowskiej, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu uzupełniającego Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe loty lotnictwa cywilnego podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji o oznaczeniach materiałów wybuchowych w celu ich wykrycia, podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r. – w zakresie w jakim obie umawiające się strony są stronami tych konwencji – a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły obie strony).

2. Umawiające się strony udzielają sobie nawzajem, na wniosek, wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz urządzeń i usług żeglugi powietrznej, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Umawiające się strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami i zaleconymi zasadami postępowania dotyczącymi ochrony lotnictwa, które zostały ustanowione przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i dołączonymi jako załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w zakresie w jakim te postanowienia stosują się do umawiających się stron; umawiające się strony wymagają od użytkowników statków powietrznych zarejestrowanych u nich lub użytkowników statków powietrznych, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium oraz od użytkowników portów lotniczych znajdujących się na ich terytorium, działania w zakresie ochrony lotnictwa zgodnie z tymi postanowieniami.

4. Każda umawiająca się strona zapewnia skuteczne stosowanie na swoim terytorium odpowiednich środków w celu zapewnienia ochrony statków powietrznych, prowadzenia kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzania odpowiednich kontroli bezpieczeństwa załogi, ładunku (w tym bagażu) oraz zapasów pokładowych przed i podczas wchodzenia na pokład lub załadunku, oraz dostosowanie takich działań proporcjonalnie do wymagań zwiększonego zagrożenia. Każda umawiająca się strona zgadza się na to, aby jej użytkownicy statków powietrznych mogli być zobowiązani do przestrzegania postanowień dotyczących ochrony lotnictwa określonych w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą umawiającą się stronę przy przekraczaniu granicy terytorium tej drugiej umawiającej się strony lub podczas pobytu na nim. Każda umawiająca się strona analizuje przy zachowaniu dobrej woli wszelkie wnioski drugiej umawiającej się strony o zastosowanie uzasadnionych specjalnych środków bezpieczeństwa w celu sprostania szczególnemu zagrożeniu.

5. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym lub innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu tego statku powietrznego, jego pasażerów i załogi, portów lotniczych lub urządzeń i usług żeglugi powietrznej, umawiające się strony pomagają sobie nawzajem ułatwiając komunikowanie się i podejmując inne odpowiednie środki w celu szybkiego i bezpiecznego zakończenia takiego aktu lub takiej groźby zaistnienia aktu.

6. Jeżeli jedna umawiająca się strona ma uzasadnione podstawy aby sądzić, że druga umawiająca się strona nie przestrzega postanowień niniejszego artykułu, może ona wnioskować o podjęcie niezwłocznych konsultacji z władzami lotniczymi drugiej umawiającej się strony.
7. Bez uszczerbku dla postanowień artykułu 4 (Cofnięcie zezwolenia eksploatacyjnego) niniejszej umowy, niemożliwość osiągnięcia zadowalającego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od daty takiego wniosku stanowi podstawę do odmowy, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia warunków w odniesieniu do zezwolenia eksploatacyjnego dla jednego lub więcej przedsiębiorstw lotniczych tej drugiej umawiającej się strony.
8. W przypadku, gdy jest to uzasadnione pilną potrzebą, umawiająca się strona może podjąć środki tymczasowe przed upływem wspomnianego terminu piętnastu (15) dni.
9. Wszelkie środki podjęte na podstawie ustępu 7 powyżej zostają zawieszane po spełnieniu przez drugą umawiającą się stronę postanowień niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 16

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Umawiające się strony postępują zgodnie z przepisami prawa wymienionymi w załączniku VI. B na warunkach określonych poniżej.
2. Umawiające się strony zobowiązują się do jak najściślejszej współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na Maroko i podniesienia obecnych norm bezpieczeństwa i ogólnej efektywności norm dotyczących ogólnego ruchu lotniczego w Europie, zoptymalizowania zdolności przewozowej i zminimalizowania opóźnień.

3. W celu ułatwienia zastosowania prawodawstwa dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej na swoich terytoriach:
- a) Maroko podejmie niezbędne środki w celu dostosowania swoich struktur instytucjonalnych zarządzania ruchem lotniczym do Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez ustanowienie właściwych krajowych organów nadzoru niezależnych, przynajmniej funkcjonalnie, od podmiotów świadczących usługi żeglugi powietrznej; i
 - b) Wspólnota Europejska włączy Maroko w odpowiednie inicjatywy operacyjne w dziedzinie usług żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej oraz interoperacyjności podejmowane w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w szczególności poprzez włączanie Maroka na jak najwcześniejszym etapie w ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub poprzez odpowiednią koordynację programu SESAR.

ARTYKUŁ 17

Ochrona środowiska

1. Umawiające się strony postępują zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego dotyczącymi transportu lotniczego wymienionymi w załączniku VI. C na warunkach określonych poniżej.
2. Żadne z postanowień niniejszej umowy nie stanowi ograniczenia uprawnień właściwych organów umawiających się stron do podejmowania wszelkich niezbędnych środków w celu zapobiegania skutkom, jakie międzynarodowe przewozy lotnicze wykonywane na podstawie niniejszej umowy wywierają na środowisko naturalne, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że środki takie stosuje się bez względu na narodowość.

ARTYKUŁ 18

Ochrona konsumentów

Umawiające się strony postępują zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego dotyczącymi transportu lotniczego wymienionymi w załączniku VI. D.

ARTYKUŁ 19

Komputerowe systemy rezerwacji

Umawiające się strony postępują zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego dotyczącymi transportu lotniczego wymienionymi w załączniku VI. E.

ARTYKUŁ 20

Aspekty społeczne

Umawiające się strony postępują zgodnie z przepisami prawa wspólnotowego dotyczącymi transportu lotniczego wymienionymi w załączniku VI. F.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

ARTYKUŁ 21

Interpretacja i wykonywanie

1. Umawiające się strony podejmują wszelkie właściwe działania ogólne lub szczegółowe, zapewniające poszanowanie zobowiązań wynikających z niniejszej umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które zagrażałyby osiągnięciu celów niniejszej umowy.
2. Każda umawiająca się strona jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonywanie niniejszej umowy, w szczególności przepisów rozporządzeń i dyrektyw dotyczących transportu lotniczego wymienionych w załączniku VI.
3. Każda umawiająca się strona dostarcza drugiej umawiającej się stronie wszelkich informacji i pomocy, niezbędnych w przypadku postępowania wyjaśniającego w sprawie ewentualnego naruszenia, które prowadzone jest przez drugą umawiającą się stronę w ramach kompetencji przyznanych jej niniejszą umową.
4. W przypadku gdy umawiające się strony działają na podstawie uprawnień przyznanych im przez niniejszą umowę w sprawach, które są istotne dla drugiej umawiającej się strony i które dotyczą władz lub przedsiębiorstw tej drugiej strony, właściwe organy tej drugiej strony są w pełni informowane i mają możliwość przedstawienia uwag przed podjęciem ostatecznej decyzji.

ARTYKUŁ 22

Wspólny komitet

1. Niniejszym ustanawia się komitet złożony z przedstawicieli umawiających się stron (zwany dalej „wspólnym komitetem”), odpowiedzialny za administrowanie niniejszą umową i jej prawidłowe stosowanie. W tym celu wydaje on zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach przewidzianych w niniejszej umowie.
2. Decyzje podjęte przez wspólny komitet są podejmowane za wspólnym porozumieniem i są wiążące dla umawiających się stron. Są one przez nie wprowadzane w życie zgodnie z ich własnymi zasadami.
3. Wspólny komitet spotyka się w razie potrzeby, co najmniej raz w roku. Każda umawiająca się strona może wnioskować o zwołanie posiedzenia.
4. Umawiająca się strona może również wnioskować o zwołanie posiedzenia komitetu w celu rozstrzygnięcia wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej umowy. Posiedzenie takie powinno odbyć się w jak najkrótszym terminie, lecz nie później niż dwa miesiące od daty otrzymania wniosku, chyba że umawiające się strony uzgodniły inaczej.
5. W celu prawidłowego wykonania umowy, umawiające się strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej z nich, organizują konsultacje w ramach wspólnego komitetu.
6. Wspólny komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.

7. Jeżeli jedna z umawiających się stron uważa, że decyzja wspólnego komitetu nie jest właściwie wdrażana przez drugą umawiającą się stronę, może ona wnioskować o rozpatrzenie kwestii przez wspólny komitet. Jeżeli wspólny komitet nie zdoła rozwiązać tej kwestii w terminie dwóch miesięcy od daty przedstawienia mu sprawy, wnioskująca umawiająca się strona może podjąć właściwe tymczasowe środki zabezpieczające na podstawie artykułu 24 niniejszej umowy.
8. Decyzje podjęte przez wspólny komitet powinny określać datę ich wdrożenia przez umawiającą się stronę, a także wszelkie pozostałe informacje mogące dotyczyć podmiotów gospodarczych.
9. Bez uszczerbku dla ustępu 2, jeżeli wspólny komitet nie podejmie decyzji w przedstawionej mu sprawie w terminie sześciu miesięcy od daty przedstawienia sprawy, umawiające się strony mogą zastosować właściwe tymczasowe środki zabezpieczające na podstawie artykułu 24 niniejszej umowy.
10. Wspólny komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami dotyczącymi udziałów większościowych lub ze zmianami w skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi umawiających się stron.
11. Wspólny komitet rozwija również współpracę poprzez:
 - a) sprzyjanie wymianie poglądów na szczeblu eksperckim dotyczącej nowych inicjatyw prawodawczych lub wykonawczych oraz postępów w tej dziedzinie, w tym w dziedzinie ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska naturalnego, infrastruktury lotniczej (w tym również przydziałów czasu na start lub lądowanie) oraz ochrony konsumentów;
 - b) regularne analizowanie skutków społecznych stosowania umowy, w szczególności w dziedzinie zatrudnienia, oraz opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uzasadnionych zastrzeżeń;

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

ARTYKUŁ 23

Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż

1. Każda z umawiających się stron może skierować do wspólnego komitetu dowolny spór dotyczący stosowania lub interpretacji niniejszej umowy, który nie został rozstrzygnięty zgodnie z artykułem 22. Do celów niniejszego artykułu, funkcje wspólnego komitetu sprawuje Rada Stowarzyszenia ustanowiona na mocy układu o stowarzyszeniu.
2. Wspólny komitet może rozstrzygnąć spór w drodze decyzji.
3. Umawiające się strony podejmują właściwe środki w celu wdrożenia decyzji, o których mowa w ustępie 2.
4. Jeżeli umawiające się strony nie rozstrzygną sporu zgodnie z postanowieniami ustępu 2, spór może zostać przedłożony na wniosek jednej z umawiających się stron trybunałowi arbitrażowemu złożonemu z trzech arbitrów zgodnie z procedurą przedstawioną poniżej:
 - a) każda umawiająca się strona wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji przesłanej przez drugą umawiającą się stronę w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony w terminie następnym sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna z umawiających się stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie, lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda z umawiających się stron może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku;

- b) trzeci arbiter wyznaczony na podstawie litery a) musi być obywatelem państwa trzeciego i sprawuje on funkcje przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
- c) trybunał arbitrażowy określa swój regulamin wewnętrzny;
- d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wstępne wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy umawiające się strony.

5. Umawiające się strony przestrzegają każdej decyzji tymczasowej lub decyzji ostatecznej trybunału arbitrażowego.

6. Jeżeli jedna z umawiających się stron nie zastosuje się do decyzji trybunału arbitrażowego podjętej na podstawie niniejszego artykułu w terminie trzydziestu (30) dni od daty notyfikacji wspomnianej decyzji, druga umawiająca się strona może, tak długo jak zachodzi brak takiego zastosowania, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć wykonywanie praw lub przywilejów przyznanych niewykonywającej umawiającej się stronie na podstawie niniejszej umowy.

ARTYKUŁ 24

Środki zabezpieczające

1. Umawiające się strony podejmują wszelkie środki ogólne lub szczegółowe niezbędne do wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z niniejszej umowy. Zapewniają one osiągnięcie celów określonych w niniejszej umowie.

2. Jeżeli jedna z umawiających się stron uważa, że druga strona nie spełniła zobowiązania, jakie nakłada na nią niniejsza umowa, może ona podjąć odpowiednie środki. Środki zabezpieczające ograniczają się do zakresu i okresu obowiązywania absolutnie niezbędnego dla naprawienia sytuacji lub przywrócenia równowagi niniejszej umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w możliwie najmniejszy sposób zakłócają funkcjonowanie niniejszej umowy.
3. Jeżeli jedna umawiająca się strona rozważa podjęcie środków zabezpieczających, powiadamia o tym drugą umawiającą się stronę za pośrednictwem wspólnego komitetu i przekazuje wszelkie istotne informacje.
4. Umawiające się strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach wspólnego komitetu w celu osiągnięcia wspólnie zadowalającego rozwiązania.
5. Bez uszczerbku dla artykułu 3 litera d), artykułu 4 litera d) oraz artykułów 14 i 15, dana umawiająca się strona nie może podjąć środków zabezpieczających przed upływem terminu jednego miesiąca od daty notyfikacji określonej w ustępie 3, chyba że procedurę konsultacji określonej w ustępie 4 zakończono przed upływem określonego dla niej terminu.
6. Dana umawiająca się strona niezwłocznie powiadamia o podjętych środkach wspólny komitet i przekazuje wszystkie istotne informacje.
7. Wszelkie środki podjęte na mocy niniejszego artykułu zawiesza się z chwilą, gdy umawiająca się strona nie wypełniająca zobowiązań spełni postanowienia niniejszej umowy.

ARTYKUŁ 25

Zakres geograficzny obowiązywania umowy

Uznając dwustronny charakter niniejszej umowy, umawiające się strony stwierdzają jednak, że wpisuje się ona w ramy partnerstwa euro-śródziemnomorskiego przewidzianego w deklaracji z Barcelony z dnia 28 listopada 1995 r. Umawiające się strony zobowiązują się do prowadzenia trwałego dialogu, którego celem jest zapewnienie spójności niniejszej umowy z procesem barcelońskim, a w szczególności w odniesieniu do możliwości wzajemnego uzgadniania zmian w celu uwzględnienia podobnych umów o komunikacji lotniczej.

ARTYKUŁ 26

Związek z innymi umowami

1. Postanowienia niniejszej umowy zastępują odpowiednie postanowienia obowiązujących umów dwustronnych pomiędzy Marokiem a państwami członkowskimi. Jednak obowiązujące prawa przewozowe, które wynikają z takich umów dwustronnych i które nie są objęte niniejszą umową, mogą nadal być wykonywane, pod warunkiem że nie wiążą się z nierównym traktowaniem państw członkowskich WE lub ich obywateli.
2. Jeżeli umawiające się strony stają się stronami umowy wielostronnej lub stosują decyzję Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego lub innej organizacji międzynarodowej, która dotyczy spraw objętych niniejszą umową, przeprowadzają konsultację w ramach wspólnego komitetu w celu rozstrzygnięcia czy niniejszą umowę należy w związku z powyższym zmienić.

3. Niniejsza umowa pozostaje bez uszczerbku dla decyzji, które mogą zostać podjęte przez dwie umawiające się strony, dotyczących stosowania ewentualnych przyszłych zaleceń Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Umawiające się strony nie mogą powoływać się na niniejszą umowę ani na jakąkolwiek jej część w celu sprzeciwienia się rozważeniu na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego nowych polityk dotyczących spraw objętych niniejszą umową.

ARTYKUŁ 27

Zmiany

1. Jeżeli jedna umawiająca się strona pragnie zmienić postanowienia niniejszej umowy, powiadamia o tym wspólny komitet. Uzgodnione zmiany do niniejszej umowy stają się skuteczne po zakończeniu odpowiednich procedur wewnętrznych.
2. Wspólny komitet, na wniosek jednej z umawiających się stron i zgodnie z niniejszym artykułem, może podejmować decyzje dotyczące zmian załączników do niniejszej umowy.
3. Niniejsza umowa nie narusza prawa żadnej umawiającej się strony do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian do obowiązującego prawodawstwa w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych wymienionych w załączniku VI, z zachowaniem zasady niedyskryminacji i zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy.
4. Z chwilą gdy jedna z umawiających się stron przygotowuje nowy akt ustawodawczy, powiadamia ona niezwłocznie drugą umawiającą się stronę i konsultuje się z nią w możliwie najszerszym zakresie. Na wniosek jednej z umawiających się stron, w ramach wspólnego komitetu można przeprowadzić wymianę wstępnych opinii.

5. Z chwilą przyjęcia przez umawiającą się stronę nowego aktu ustawodawczego lub wprowadzenia zmian w prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub pokrewnej dziedzinie wymienionej w załączniku VI, powiadamia ona o tym drugą umawiającą się stronę nie później niż trzydzieści dni od przyjęcia takiego aktu ustawodawczego lub zmiany. Na wniosek jednej z tych umawiających się stron, wspólny komitet w terminie sześćdziesięciu dni przeprowadza wymianę opinii na temat skutków przyjęcia takiego nowego aktu ustawodawczego lub dokonania zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej umowy.

6. Wspólny komitet:

- a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik VI do niniejszej umowy w celu wprowadzenia do niego, jeżeli jest to konieczne na zasadzie wzajemności, zmiany dokonanej w danym prawodawstwie;
- b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowy akt ustawodawczy lub daną zmianę uznaje się za zgodną z niniejszą umową; lub
- c) przyjmuje wszelkie inne środki, które mają zostać przyjęte w rozsądnym terminie w celu utrzymania prawidłowego funkcjonowania niniejszej umowy.

ARTYKUŁ 28

Wygaśnięcie

1. Niniejsza umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony.

2. Każda z umawiających się stron może w każdej chwili powiadomić drugą umawiającą się stronę na piśmie, na drodze dyplomatycznej, o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej umowy. Takie powiadomienie przekazuje się jednocześnie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Umowa wygasa po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania powiadomienia przez drugą umawiającą się stronę, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu.
3. Niniejsza umowa traci moc lub zostaje zawieszona jeżeli układ o stowarzyszeniu, odpowiednio, traci moc lub zostaje zawieszony.

ARTYKUŁ 29

Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych

Niniejszą umowę oraz zmiany do niej rejestruje się w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 30

Wejście w życie

1. Niniejsza umowa jest stosowana tymczasowo od dnia jej podpisania zgodnie z prawem wewnętrznym umawiających się stron.

2. Niniejsza umowa wchodzi w życie jeden miesiąc od daty ostatniej noty przesłanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między stronami, potwierdzających zakończenie wszelkich procedur niezbędnych do wejścia w życie niniejszej umowy. Do celów tej wymiany not Królestwo Maroka wystosowuje do Sekretariatu Generalnego Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną skierowaną do Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej wystosowuje do Królestwa Maroka notę dyplomatyczną Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna Wspólnoty Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera informacje od każdego państwa członkowskiego potwierdzające zakończenie wszelkich procedur niezbędnych do wejścia w życie niniejszej umowy.

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

Sporządzono w dwóch egzemplarzach w Brukseli, dnia dwunastego grudnia roku dwa tysiące szóstego w językach angielskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim oraz w języku arabskim, przy czym teksty w każdym z tych języków są jednakowo autentyczne.

ZALĄCZNIK I

UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

1. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku IV do niniejszej umowy.
2. Każda umawiająca się strona przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej umawiającej się strony prawo do eksploatacji linii lotniczych na trasach określanych poniżej:
 - a) w odniesieniu do przewoźników ze Wspólnoty Europejskiej:

punkty we Wspólnocie Europejskiej – jeden lub więcej punktów w Maroku – punkty poza,
 - b) w odniesieniu do przewoźników z Maroka: punkty w Maroku – jeden lub więcej punktów we Wspólnocie Europejskiej,
3. Przewoźnicy z Maroka są uprawnieni do wykonywania praw, o których mowa w artykule 2 niniejszej umowy, pomiędzy więcej niż jednym punktem znajdującym się na terytorium Wspólnoty, pod warunkiem że linie te rozpoczynają się lub kończą na terytorium Maroka.

Przewoźnicy ze Wspólnoty są uprawnieni do wykonywania praw, o których mowa w artykule 2 niniejszej umowy, pomiędzy Marokiem i punktami znajdującymi się poza jego terytorium, pod warunkiem że linie te rozpoczynają się lub kończą na terytorium Wspólnoty i że w odniesieniu do usług pasażerskich punkty te znajdują się w państwach objętych europejską polityką sąsiedztwa.

Przewoźnicy ze Wspólnoty Europejskiej są uprawnieni, w odniesieniu do linii z i do Maroka, do obsługi więcej niż jednego punktu w ramach tego samego połączenia (*co-terminalisation*) i do wykonywania prawa do międzyzładowań pomiędzy tymi punktami.

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

4. Określone trasy mogą być obsługiwane w obu kierunkach. Każdy punkt określonej trasy, pośredni lub leżący poza określonymi trasami, może według uznania każdego przedsiębiorstwa lotniczego być pominięty dla niektórych lub wszystkich linii, pod warunkiem że linie te rozpoczynają się lub kończą na terytorium Maroka w odniesieniu do przewoźników z Maroka lub na terytorium państwa członkowskiego Wspólnoty Europejskiej w odniesieniu do przewoźników ze Wspólnoty Europejskiej.
5. Każda umawiająca się strona zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych na podstawie czynników ekonomicznych odnoszących się do rynku. Na podstawie tego prawa żadna z dwóch umawiających się stron nie może jednostronnie nakładać ograniczeń co do wielkości przewozów, częstotliwości lub regularności połączenia, lub typu lub typów statków powietrznych wykorzystywanych przez przewoźników drugiej umawiającej się strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względów ochrony środowiska lub ochrony zdrowia.
6. Każdy przewoźnik lotniczy wykonujący międzynarodowy przewóz lotniczy może dokonać zmian typu używanego statku powietrznego w dowolnych punktach określonych tras.

7. W celu wykorzystania praw przewidzianych w niniejszej umowie, dzierżawienie przez marokańskiego przewoźnika lotniczego statku powietrznego wraz z załogą przedsiębiorstwa lotniczego państwa trzeciego lub przez przewoźnika lotniczego Wspólnoty Europejskiej statku powietrznego przedsiębiorstwa lotniczego państwa trzeciego nie wymienionego w załączniku V powinno mieć miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Podlega ono wcześniejszemu zatwierdzeniu przez władze, które wydały licencję na prowadzenie działalności temu przewoźnikowi oraz przez właściwe organy drugiej umawiającej się strony.
-

ZAŁĄCZNIK II

UMOWY DWUSTRONNE
POMIĘDZY MAROKIEM
I PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

Zgodnie z postanowieniami artykułu 26 niniejszej umowy, niniejsza umowa zastępuje odpowiednie postanowienia następujących umów dwustronnych o transporcie lotniczym, podpisanych pomiędzy Marokiem a państwami członkowskimi:

- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Królestwa Belgii a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka sporządzona w Rabacie dnia 20 stycznia 1958 r.;
Uzupełniona wymianą not z dnia 20 stycznia 1958 r.;
Ostatnio zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Rabacie w dniu 11 czerwca 2002 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Czechosłowacką Republiką Socjalistyczną a Marokiem sporządzona w Rabacie dnia 8 maja 1961 r., wobec której Republika Czeska złożyła deklarację przejęcia jej postanowień;
- Umowa dotycząca usług lotniczych między Rządem Królestwa Danii a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka sporządzona w Rabacie dnia 14 listopada 1977 r.;
Uzupełniona wymianą not z dnia 14 listopada 1977 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Republiką Federalną Niemiec a Królestwem Maroka sporządzona w Bonn dnia 12 października 1961 r.;

- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Republiki Greckiej a Rządem Królestwa Maroka sporządzona w Rabacie dnia 10 maja 1999 r.;
Umowa powinna być odczytywana razem z protokołem ustaleń sporządzonym w Atenach dnia 6 października 1998 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Hiszpanii a Rządem Królestwa Maroka sporządzona w Madrycie dnia 7 lipca 1970 r.;
Ostatnio uzupełniona wymianą listów z dnia 12 sierpnia 2003 r. i z dnia 25 sierpnia 2003 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Republiki Francuskiej a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka sporządzona w Rabacie dnia 25 października 1957 r.;
 - Zmieniona wymianą listów z dnia 22 marca 1961 r.;
 - Zmieniona uzgodnionym protokołem sporządzonym w dniach 2 i 5 grudnia 1968 r.;
 - Zmieniona protokołem konsultacji z 17-18 maja 1976 r.;
 - Zmieniona protokołem konsultacji z dnia 15 marca 1977 r.;Ostatnio zmieniona protokołem konsultacji z 22-23 marca 1984 r. i wymianą listów z dnia 14 marca 1984 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Republiki Włoskiej a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka sporządzona w Rzymie dnia 8 lipca 1967 r.;
Zmieniona protokołem ustaleń sporządzonym w Rzymie dnia 13 lipca 2000 r.;
Ostatnio zmieniona wymianą not z dnia 17 października 2001 r. i z dnia 3 stycznia 2002 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Republiki Łotewskiej a Rządem Królestwa Maroka sporządzona w Warszawie dnia 19 maja 1999 r.;

- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Wielkiego Księstwa Luksemburga a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka sporządzona w Bonn dnia 5 lipca 1961 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Węgierską Republiką Ludową a Królestwem Maroka sporządzona w Rabacie dnia 21 marca 1967 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Republiki Malty a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka sporządzona w Rabacie dnia 26 maja 1983 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Jej Królewskiej Mości Królowej Niderlandów a Rządem Jego Królewskiej Mości Króla Maroka sporządzona w Rabacie dnia 20 maja 1959 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Federalnym Rządem Austrii a Rządem Królestwa Maroka sporządzona dnia 27 lutego 2002 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Maroka sporządzona w Rabacie dnia 29 listopada 1969 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Portugalią a Królestwem Maroka sporządzona w Rabacie dnia 3 kwietnia 1958 r.;
- Uzupełniona protokołem sporządzonym w Lizbonie dnia 19 grudnia 1975 r.;
- Ostatnio uzupełniona protokołem sporządzonym w Lizbonie dnia 17 listopada 2003 r.;
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Królestwa Szwecji a Rządem Królestwa Maroka sporządzona w Rabacie dnia 14 listopada 1977 r.;
- Uzupełniona wymianą not w dniu 14 listopada 1977 r.;

- Umowa dotycząca usług lotniczych między Rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej a Rządem Królestwa Maroka sporządzona w Londynie dnia 22 października 1965 r.;
Zmieniona wymianą not z dnia 10 i 14 października 1968 r.
Zmieniona protokołem sporządzonym w Londynie dnia 14 marca 1997 r.
Ostatnio zmieniona protokołem sporządzonym w Rabacie dnia 17 października 1997 r.
 - Umowy dotyczące usług lotniczych oraz inne porozumienia parafowane lub podpisane między Królestwem Maroka a państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej, które w dniu podpisania niniejszej umowy nie weszły jeszcze w życie i nie są stosowane tymczasowo:
 - Umowa dotycząca usług lotniczych między Rządem Królestwa Niderlandów a Rządem Królestwa Maroka dołączona w formie załącznika 1 do protokołu ustaleń sporządzonego w Hadze dnia 20 czerwca 2001 r.
-

ZALĄCZNIK III

**ZEZWOLENIA EKSPLOATACYJNE
I ZEZWOLENIA TECHNICZNE: WŁAŚCIWE ORGANY**

1. Wspólnota Europejska

Niemcy:

Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego (LBA)

Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Urbanistyki

Austria:

Władze Lotnictwa Cywilnego

Federalne Ministerstwo Transportu, Innowacji i Technologii

Belgia:

Dyrekcja Generalna Transportu Lotniczego

Urząd Federalny Mobilności i Transportu

Cypr:

Departament Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Komunikacji i Prac Publicznych

Dania:

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Hiszpania:

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego
Ministerstwo Prac Publicznych

Estonia:

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Finlandia:

Władze Lotnictwa Cywilnego

Francja:

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego (DGAC)

Grecja:

Greckie Władze Lotnictwa Cywilnego
Ministerstwo Transportu i Komunikacji

Węgry:

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego
Ministerstwo Gospodarki i Transportu

Irlandia:

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego
Ministerstwo Transportu

Włochy:

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego (ENAC)

Łotwa:

Administracja Lotnictwa Cywilnego
Ministerstwo Transportu

Litwa:

Administracja Lotnictwa Cywilnego

Luksemburg:

Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego

Malta:

Departament Lotnictwa Cywilnego

Niederlandy:

Ministerstwo Transportu, Prac Publicznych i Gospodarki Wodnej: Dyrekcja Generalna
Transportu i Lotnictwa
Inspektorat Generalny Transportu i Gospodarki Wodnej

Polska:

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Portugalia:

Krajowy Instytut Lotnictwa Cywilnego (INAC)
Ministerstwo Infrastruktury, Planowania i Administracji Terytorialnej

Republika Czeska:

Departament Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Transportu

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

Zjednoczone Królestwo:

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Transportu

Republika Słowacka:

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Transportu, Poczty i Telekomunikacji

Słowenia:

Biuro Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Transportu

Szwecja:

Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego

2. Królestwo Maroka

Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego

Ministerstwo Infrastruktury i Transportu

ZAŁĄCZNIK IV

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Wdrożenie i stosowanie przez stronę marokańską wszystkich przepisów prawa wspólnotowego dotyczących transportu lotniczego, wymienionych w załączniku VI, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Wspólnoty Europejskiej i zatwierdzanej przez wspólny komitet. Decyzję wspólnego komitetu przyjmuje się najpóźniej dwa lata po wejściu w życie umowy.
 2. Do czasu przyjęcia tej decyzji, uzgodnione linie i określone trasy wymienione w załączniku I nie obejmują prawa przewoźników lotniczych ze Wspólnoty Europejskiej do zabierania na pokład pasażerów lub ładunków na terytorium Maroka z przeznaczeniem do punktów znajdujących się poza nim i odwrotnie, oraz praw przewoźników z Maroka do zabierania na pokład pasażerów lub ładunków w punkcie we Wspólnocie Europejskiej z przeznaczeniem do innego punktu we Wspólnocie Europejskiej i odwrotnie. Jednak wszystkie prawa przewozowe w ramach piątej wolności przyznane na podstawie jednej z umów dwustronnych między Marokiem a państwami członkowskimi Wspólnoty Europejskiej wymienionych w załączniku II mogą być w dalszym ciągu wykonywane, pod warunkiem że nie wiążą się z dyskryminacją ze względu na narodowość.
-

ZAŁACZNIK V**WYKAZ PAŃSTW, O KTÓRYCH MOWA W ARTYKUŁACH 3 I 4 UMOWY**

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
 2. Księstwo Lichtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
 3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym)
 4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego).
-

ZALĄCZNIK VI**ZASADY STOSOWANE DO LOTNICTWA CYWILNEGO**

„Przepisy mające zastosowanie” następujących aktów prawnych stosuje się zgodnie z umową, chyba że niniejszy załącznik lub załącznik IV dotyczący postanowień przejściowych stanowią inaczej. Tam gdzie to konieczne, przedstawiono poniżej dostosowania dla poszczególnych aktów:

A. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICZE

Uwaga: Dokładne warunki uczestnictwa Maroka w charakterze obserwatora w EASA zostaną przeanalizowane w późniejszym terminie.

Nr 3922/91

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

- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 r. dostosowujące do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowujące do postępu naukowo - technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2871/2000 z dnia 28 grudnia 2000 r. dostosowujące do postępu naukowo - technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-10, 12-13 z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 zdanie drugie, załączniki I, II i III

Do celów stosowania art. 12 „państwa członkowskie” należy rozumieć jako „państwa członkowskie WE”.

Nr 94/56/WE

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-12

Nr 1592/2002

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

- Rozporządzenie (WE) nr 1643/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1592/2002
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1701/2003 z dnia 24 września 2003 r. dostosowujące art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-57, załączniki I i II

Nr 2003/42

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

Przepisy mające zastosowanie: Art. 1-11, załączniki I i II

Nr 1702/2003

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

Przepisy mające zastosowanie: Art. 1-4, załącznik

Nr 2042/2003

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-6, załączniki I - IV

Nr 104/2004

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

Przepisy mające zastosowanie: Art. 1-7, załącznik

B. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 93/65

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

zmieniona przez:

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-9, załączniki I i II

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

Nr 2082/2000

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2082/2000 z dnia 6 września 2000 r. przyjmujące normy Eurocontrolu i zmieniające dyrektywę 97/15/WE przyjmującą normy Eurocontrolu oraz zmieniającą dyrektywę Rady 93/65

zmienione przez:

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-3, załączniki I-III

Nr 549/2004

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

(Rozporządzenie ramowe)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-4, 6 oraz 9-14.

Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni

Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-19

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej

Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-11

Nr 552/2004

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

(Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-12

C. OCHRONA ŚRODOWISKA

Nr 89/629

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-8

Nr 92/14

Dyrektywa Rady 92/14/EWG z dnia 2 marca 1992 r. w sprawie limitów operacyjnych statków powietrznych objętych częścią II rozdział 2 tom 1 załącznika 16 do Konwencji

o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988)

zmieniona przez:

- Dyrektywę Rady 98/20/WE z dnia 30 marca 1998 r. zmieniającą dyrektywę 92/14/EWG
- Dyrektywę Komisji 1999/28/WE z dnia 21 kwietnia 1999 r. zmieniającą Załącznik do dyrektywy Rady 92/14/EWG
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 991/2001 z dnia 21 maja 2001 r. zmieniające Załącznik do dyrektywy Rady 92/14/EWG

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-11 i Załącznik

Nr 2002/30

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-15, załączniki I i II

Nr 2002/49

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-16, załączniki I-IV

D. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 90/314

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-10

Nr 92/59

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-19

Nr 93/13

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-10, załącznik

Nr 95/46

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-34

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienione przez:

- Rozporządzenie (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2027/97

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-8

Nr 261/2004

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-17

E. KOMPUTEROWE SYSTEMY REZERWACJI

Nr 2299/1989

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 z dnia 24 lipca 1989 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji zmienione przez:

- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3089/93 z dnia 29 października 1993 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2299/89
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 323/1999 z dnia 8 lutego 1999 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2299/89

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-22, załącznik

F. Aspekty społeczne

Nr 1989/391

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-16 oraz 18-19

Nr 2003/88

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-19, 21-24 oraz 26-29

Nr 2000/79

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-5

G. INNE PRZEPISY

Nr 91/670

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

Przepisy mające zastosowanie: art. 1-8, załącznik

