

**EURO-MEDITERRÁN LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS**

**egyrésztől az Európai Közösség és tagállamai, és másrésztől a Marokkói királyság között**

A BELGA KIRÁLYSÁG,

A CSEH KÖZTÁRSASÁG,

A DÁN KIRÁLYSÁG,

A NÉMETORSZÁGI SZÖVETSÉGI KÖZTÁRSASÁG,

AZ ÉSZT KÖZTÁRSASÁG,

A GÖRÖG KÖZTÁRSASÁG,

A SPANYOL KIRÁLYSÁG,

A FRANCIA KÖZTÁRSASÁG,

ÍRORSZÁG,

AZ OLASZ KÖZTÁRSASÁG,

A CIPRUSI KÖZTÁRSASÁG,

A LETT KÖZTÁRSASÁG,

A LITVÁN KÖZTÁRSASÁG,

A LUXEMBURGI NAGYHERCEGSÉG,

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG,

MÁLTA,

A HOLLAND KIRÁLYSÁG,

AZ OSZTRÁK KÖZTÁRSASÁG,

A LENGYEL KÖZTÁRSASÁG,

AZ PORTUGÁL KÖZTÁRSASÁG,

A SZLOVÉN KÖZTÁRSASÁG,

A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG,

A FINN KÖZTÁRSASÁG,

A SVÉD KIRÁLYSÁG,

NAGY-BRITANNIA ÉS ÉSZAK-ÍRORSZÁG EGYESÜLT KIRÁLYSÁGA,

az Európai Közösséget létrehozó szerződés szerződő felei, a továbbiakban: a tagállamok, valamint

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG, a továbbiakban: a Közösség,

egyrésről, és

A MAROKKÓI KIRÁLYSÁG, a továbbiakban: Marokkó,

másrészről,

azzal az óhajjal, hogy előmozdítsák a légitársaságok közötti tisztességes piaci versenyen, valamint a minimális kormányzati beavatkozáson és szabályozáson alapuló nemzetközi légiközlekedési rendszer létrehozását,

azzal az óhajjal, hogy megkönnyítsék a nemzetközi légiközlekedési lehetőségek bővülését – többek között a légiközlekedési hálózatok fejlesztése révén – annak érdekében, hogy eleget tegyenek az utasok és a szállítók megfelelő légiközlekedési szolgáltatások iránti igényeinek,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy lehetővé tegyék a légitársaságok számára, hogy nyílt piacon versenyképes árakat és szolgáltatásokat nyújthassanak az utazóközönségnek és a fuvaroztatóknak,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a légiközlekedési ipar minden ágazata – a légitársaságok munkavállalóit is beleértve – részesüljön a liberalizált megállapodás előnyeiből,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy a nemzetközi légi közlekedésben a biztonság és a védelem legmagasabb szintjét biztosítsák, újfent hangsúlyozva a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztető, a légi közlekedés működését károsan befolyásoló és a közvéleménynek a polgári repülésbe vetett bizalmát aláásó olyan cselekedetek, vagy azokkal való fenyegetések miatti súlyos aggodalmukat, melyek a légitársaságok biztonsága ellen irányulnak,

TUDOMÁSUL VÉVE a Chicagóban 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezményben foglaltakat,

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy egyenlő feltételeket biztosítsanak a légitársaságok számára,

ELISMERVE, hogy az állami támogatások hátrányosan befolyásolhatják a légitársaságok közötti versenyt, és veszélyeztetik ezen megállapodás alapvető célkitűzéseit,

MEGERŐSÍTVE a környezetvédelem jelentőségét a nemzetközi légiközlekedési politika kidolgozása és végrehajtása során, valamint elismerve a szuverén államok jogát arra, hogy e célból megfelelő intézkedéseket hozzanak,

MEGÁLLAPÍTVA a fogyasztóvédelem jelentőségét, beleértve a nemzetközi légi szállítás egyes szabályainak egységesítéséről szóló, 1999. május 28-án Montrealban kelt egyezményben megkövetelt védelmet, amennyiben mindkét fél ezen egyezmény részes fele,

AZZAL A SZÁNDÉKKAL, hogy a meglévő légiközlekedési megállapodások keretére építve megnyissák a piacokhoz való hozzáférést, és hogy a fogyasztók, a légitársaságok, a munkaerő és a közösségek mindkét oldalon a legnagyobb előnyöket élvezzék,

FIGYELEMBE VÉVE, hogy egyrészt az Európai Közösség és tagállamai, és másrészt Marokkó közötti megállapodás az euro-mediterrán légiközlekedési kapcsolatokban precedenst képezhet az ezen alapvető gazdasági ágazat liberalizációjából származó előnyök fokozása érdekében,

MEGÁLLAPÍTVA, hogy az ilyen megállapodás célja annak fokozatos, de átfogó alkalmazása, valamint hogy egy megfelelő mechanizmus biztosítani tudja a közösségi jogszabályokkal való egyre teljesebb harmonizációt,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

### 1. Cikk

#### Fogalommeghatározások

Eltérő rendelkezés hiányában, e megállapodás alkalmazásában:

1. „kölcsonösen elfogadott szolgáltatás” és „meghatározott útvonal”: az ezen megállapodás 2. cikke és I. melléklete szerinti nemzetközi légi közlekedés;
2. „megállapodás”: e megállapodás, annak mellékletei és módosításai;
3. „légi közlekedés”: utasok, poggyász, áru és postai küldemények légijárművön, külön vagy együttesen, közszolgáltatásként, díj vagy ellenszolgáltatás ellenében történő szállítása, amely – a kétségek elkerülése végett – magában foglalja a menetrendszerű és nem menetrendszerű (charter) légi közlekedést, valamint a tisztán áruszállító járatokat;
4. „társulási megállapodás”: az egyrészt az Európai Közösségek és azok tagállamai, és másrészt a Marokkói Királyság közötti társulás létrehozásáról szóló, Brüsszelben, 1996. február 26-án kelt euro-mediterrán megállapodás;
5. „közösségi működési engedély”: az Európai Közösségben letelepedett légitársaságoknak a légitársaságok engedélyezéséről szóló, 1992. július 23-i 2407/92/EGK tanácsi rendelettel összhangban adott és fenntartott működési engedély;
6. „egyezmény”: a Chicagóban 1944. december 7-én aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény, beleértve:
  - a) az Egyezmény 94. cikkének a) pontja értelmében hatályba lépett valamennyi módosítást, amelyet Marokkó és az Európai Közösség tagállama vagy tagállamai is megerősítettek, amennyiben az adott kérdés szempontjából releváns; valamint
  - b) az egyezmény 90. cikkének értelmében ahhoz elfogadott valamennyi mellékletet vagy módosítást, amennyiben az ilyen melléklet vagy módosítás bármely adott időpontban Marokkó és az Európai Közösség tagállama vagy tagállamai vonatkozásában is hatályba lépett, amennyiben ezen kérdés szempontjából releváns;
7. „teljes költség”: a szolgáltatásnyújtás költségének, az adminisztratív átalányköltségek tekintetében felszámított ésszerű díjnak, valamint – adott esetben – a környezetvédelmi költségeket tükröző és állampolgárságra való tekintet nélkül kiszabott valamennyi alkalmazandó díjnak az összege;
8. „felek”: egyrészt a Közösség vagy a tagállamok, illetve a Közösség és tagállamai, a hatáskörüknek megfelelően, és másrészt Marokkó;
9. „állampolgár”: a marokkói fél esetében bármely, marokkói állampolgársággal rendelkező személy vagy jogalany, illetve az európai fél esetében valamely tagállam állampolgárságával rendelkező személy vagy jogalany, amennyiben a jogalany a marokkói fél esetében marokkói állampolgársággal rendelkező személyek vagy jogalanyok, illetve az európai fél esetében valamely tagállam vagy az V. mellékletben meghatározott harmadik országok egyikének állampolgárságával rendelkező személyek vagy jogalanyok – közvetlen vagy többségi részesedés általi – állandó, tényleges ellenőrzése alatt áll;
10. „támogatások”: a hatóságok vagy regionális szervezetek vagy egyéb állami szervezetek által nyújtott bármely pénzügyi hozzájárulás, azaz amennyiben:
  - a) valamely kormányzat, regionális szerv vagy más állami szervezet gyakorlata pénzeszközök, például juttatások, kölcsönök vagy tőkeinjekció közvetlen átruházását, pénzeszközöknek a vállalkozás részére történő lehetséges közvetlen átruházását, vagy a vállalkozás kötelezettségeinek, például kölcsöngaranciáknak az átvállalását foglalja magában;
  - b) valamely kormányzat, regionális szerv vagy más állami szervezet egyébként esedékes bevételéről lemondtak vagy azt nem hajtották be;
  - c) valamely kormányzat, regionális szerv vagy egyéb állami szervezet az általános infrastruktúrától eltérő árukat vagy szolgáltatásokat biztosít, vagy árukat szerez be vagy szolgáltatásokat vesz igénybe, illetve;

- d) valamely kormányzat, regionális szerv vagy egyéb állami szervezet kifizetéseket hajt végre valamely finanszírozási mechanizmus részére, vagy egy magánszervet bíz meg, illetve utasít, hogy hajtson végre egy vagy több, az a), b) és c) pontban ismertetett olyan feladatfajta, amelyek rendes körülmények között a kormányra hárulnának, és valójában gyakorlatilag nem különböznek a kormányok által általában követett gyakorlattól;
- és ezáltal előnyt biztosítanak;
11. „nemzetközi légi közlekedés”: az egynél több állam területe feletti légtérben áthaladó légi közlekedés;
12. „ár”: utasok, poggyász és/vagy áru (a postai küldemények kivételével) légi közlekedésben – adott esetben a nemzetközi légi közlekedéssel összefüggő felszíni közlekedést is beleértve – történő szállítása tekintetében a légitársaságok vagy képviselőik által alkalmazott díjak és az ilyen díjak alkalmazásának feltételei;
13. „használati díj”: a légitársaságokra a repülőtér, a repülőtér környezetvédelmi, léginavigációs vagy légiközlekedés-védelmi létesítményeinek vagy szolgáltatásainak – beleértve a kapcsolódó szolgáltatásokat és létesítményeket is – igénybevételeért kiszabott díj;
14. „SESAR”: az egységes európai égbolt műszaki megvalósítása, amely biztosítja az új generációs légiforgalmi szolgáltatási rendszerek koordinált, összehangolt kutatását, fejlesztését és felhasználását;
15. „terület”: a Marokkói Királyság tekintetében a szuverenitása vagy joghatósága alá tartozó (a kontinensen és a szigeteken fekvő) földterületek, belvizek és felségvizek, valamint az Európai Közösség vonatkozásában az Európai Közösséget létrehozó szerződés hatálya alá tartozó (a kontinensen és a szigeteken fekvő) földterületek, belvizek és felségvizek, az említett Szerződésben vagy bármely jogutód okmányban meghatározott feltételek szerint; e megállapodás Gibraltar repülőterére történő alkalmazása nem sérti a Spanyol Királyság és az Egyesült Királyság által a repülőtér helyéül szolgáló terület szuverenitásával kapcsolatos jogvitában elfoglalt jogi álláspontokat; és Gibraltar repülőterének a 2006. szeptember 18-án a tagállamok között létező uniós légiközlekedési intézkedések tekintetében való felfüggesztése folytatását a Gibraltar repülőteréről szóló, 2006. szeptember 18-án Cordobában elfogadott miniszteri nyilatkozat feltételeinek megfelelően; valamint

16. „illetékes hatóságok”: a III. mellékletben meghatározott kormányzati szervek vagy jogalanyok. Az illetékes hatóságok jogállására vonatkozó nemzeti jogszabályok bármely módosításáról az érintett szerződő fél értesíti a másik szerződő felet.

## I. CÍM

### GAZDASÁGI RENDELKEZÉSEK

#### 2. Cikk

#### Forgalmi jogok

- (1) Amennyiben az I. melléklet másként nem rendelkezik, a felek a másik fél légitársaságai által folytatott nemzetközi légi közlekedés tekintetében az alábbi jogokat biztosítják a másik félnek:
- a) a területén leszállás nélkül történő átrepülés joga;
- b) a területén való leszállás joga, amennyiben az nem utasok felvételére vagy leszállítására, poggyász, áru és/vagy postai küldemény légitársaságba történő felvételére vagy kirakására szolgál (nem-kereskedelmi célú leszállás);
- c) meghatározott útvonalon kölcsönösen elfogadott szolgáltatás nyújtása során a területén való leszállás joga utasok, áru és/vagy postai küldemény légitársaságba – külön vagy együttesen – történő felvétele vagy leszállítása/kirakása érdekében; valamint
- d) e megállapodásban meghatározott egyéb jogok.
- (2) E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az:
- a) feljogosítja Marokkó légitársaságait bármely EK-tagállam területén ezen EK-tagállam területének egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemény ellenőrzés melletti fedélzetre való felvételére;
- b) feljogosítja a Közösség légitársaságait Marokkó területén Marokkó területének egy másik pontja felé tartó utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemény ellenőrzés melletti fedélzetre való felvételére.

### 3. Cikk Engedélyezés

Az egyik fél valamely légitársaságja által benyújtott, működési engedélyre irányuló kérelem kézhezvételekor a másik fél illetékes hatóságai a lehető legrövidebb eljárási időn belül megadják a megfelelő engedélyeket, amennyiben:

a) marokkói légitársaság esetében:

- a légitársaság gazdasági tevékenységének székhelye és adott esetben létesítő okirat szerinti székhelye Marokkóban van, és engedélyt, valamint minden egyéb kapcsolódó okmányát a Marokkó jogszabályainak megfelelően szerezte;
- Marokkó gyakorolja vagy tartja fenn a légitársaság tényleges szabályozási ellenőrzését; valamint
- a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi részesedés révén Marokkó és/vagy marokkói állampolgárok kezében van és marad, valamint tényleges ellenőrzését Marokkó és/vagy marokkói állampolgárok végzik, vagy tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi részesedés révén az EK-tagállamok és/vagy EK-tagállamok állampolgárai kezében van és tényleges ellenőrzését az EK-tagállamok és/vagy EK-tagállamok állampolgárai végzik;

b) a Közösség légitársaságja esetében:

- a légitársaság gazdasági tevékenységének székhelye és adott esetben létesítő okirat szerinti székhelye az Európai Közösséget létrehozó szerződés értelmében valamely EK-tagállam területén van, és közösségi működési engedéllyel rendelkezik; valamint
- a légitársaság tényleges szabályozási ellenőrzését a légi üzemeltetői engedély kiadásáért felelős EK-tagállama gyakorolja és tartja fenn, valamint egyértelműen meghatározták az illetékes légiforgalmi hatóságot;
- a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi részesedés révén az EK-tagállamok és/vagy EK-tagállamok állampolgárai, vagy az V. mellékletben felsorolt egyéb államok és/vagy ezen államok állampolgárai kezében van;

- c) a légitársaság megfelelő minősítéssel rendelkezik ahhoz, hogy megfeleljen a kérelmet vagy kérelmeket elbíráló fél által a nemzetközi légi közlekedés tekintetében rendszerint alkalmazott törvények és rendelkezések értelmében meghatározott feltételeknek; valamint
- d) a 14. cikkben (Repülésbiztonság) és a 15. cikkben (A légi közlekedés védelme) foglalt rendelkezéseket fenntartják és alkalmazzák.

### 4. Cikk

#### Engedélyek visszavonása

(1) Bármely fél illetékes hatóságának jogában áll a másik fél légitársaságja üzemeltetési engedélyeit visszavonni, felfüggeszteni vagy korlátozni, vagy a másik fél légitársaságjának működését egyéb módon felfüggeszteni vagy korlátozni, amennyiben:

a) marokkói légitársaság esetében:

- a légitársaság gazdasági tevékenységének székhelye és adott esetben létesítő okirat szerinti székhelye nem Marokkóban van, és engedélyt, valamint bármely egyéb kapcsolódó okmányát nem a Marokkói Királyság jogszabályainak megfelelően szerezte;
  - nem Marokkó gyakorolja és tartja fenn a légitársaság tényleges szabályozási ellenőrzését;
- vagy
- a légitársaság tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi részesedés révén nem Marokkó és/vagy marokkói állampolgárok vagy EK-tagállamok és/vagy EK-tagállamok állampolgárai kezében van, valamint tényleges ellenőrzését nem Marokkó és/vagy marokkói állampolgárok vagy EK-tagállamok és/vagy EK-tagállamok állampolgárai végzik;

b) a Közösség légitársaságja esetében:

- a légitársaság gazdasági tevékenységének székhelye és adott esetben létesítő okirat szerinti székhelye az Európai Közösséget létrehozó szerződés értelmében nem valamely EK-tagállam területén van, vagy nem rendelkezik közösségi működési engedéllyel;
- a légitársaság tényleges szabályozási ellenőrzését nem a légi üzemeltetői engedély kiadásáért felelős EK-tagállam gyakorolja és tartja fenn, vagy nem határozták meg egyértelműen az illetékes légiforgalmi hatóságot;

vagy

- a légitfuvarozó tulajdonjoga közvetlenül vagy többségi részesedés révén nem EK-tagállamok és/vagy EK-tagállamok állampolgárai, vagy az V. mellékletben felsorolt egyéb államok és/vagy államok állampolgárai kezében van, valamint tényleges ellenőrzését nem EK-tagállamok és/vagy EK-tagállamok állampolgárai, vagy az V. mellékletben felsorolt egyéb államok és/vagy államok állampolgárai végzik;
- c) a légitfuvarozó nem tett eleget az e megállapodás 6. cikkében (Jogsabályok alkalmazása) említett törvényeknek és rendelkezéseknek;
- vagy
- d) a 14. cikkben (Repülésbiztonság) és a 15. cikkben (A légiközlekedés védelme) foglalt rendelkezéseket nem tartják fenn és nem alkalmazzák.

(2) Az e cikkben meghatározott jogok – amennyiben nincs szükség azonnali intézkedések megtételére az (1) bekezdés c) és d) pontjának való további meg nem felelés megelőzése céljából – kizárólag a másik fél illetékes hatóságaival folytatott konzultációt követően gyakorolhatók.

#### 5. Cikk

##### Beruházás

Egy Marokkói légitfuvarozó valamely EK-tagállam vagy annak állampolgárai többségi tulajdonjogához vagy tényleges ellenőrzéséhez, illetve közösségi légitfuvarozó Marokkó vagy annak állampolgárai kezében lévő többségi tulajdonjogához vagy tényleges ellenőrzéséhez az e megállapodás által létrehozott vegyes bizottság előzetes határozata szükséges.

Ez a határozat meghatározza az e megállapodás szerinti kölcsönösen elfogadott szolgáltatások nyújtására, valamint a harmadik országok és a felek közötti szolgáltatásokra vonatkozó feltételeket. E megállapodás 22. cikkének (9) bekezdése nem vonatkozik az ilyen típusú határozatokra.

#### 6. Cikk

##### Jogsabályok alkalmazása

(1) Az egyik fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, valamint kilépéskor a másik fél légitfuvarozóinak be kell tartaniuk a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légitfuvarozóknak az adott fél területére történő belépésével, valamint onnan történő kilépésével kapcsolatos, illetve a légitfuvarozók üzemeltetésére és navigálására vonatkozó, az adott fél területén alkalmazandó törvényeket és rendelkezéseket.

(2) Az egyik fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, valamint kilépéskor a másik fél légitfuvarozói által szállított utasoknak, személyzetnek vagy árunak meg kell felelniük – illetve azok nevében meg kell felelni – a légitfuvarozó által szállított utasoknak, személyzetnek vagy árunak az adott fél területére történő belépésére, valamint onnan történő kilépésére vonatkozó, az adott fél területén alkalmazandó törvényeknek és rendelkezéseknek (ideértve a belépéssel, vámkezeléssel, bevándorlással, útlevelekkel, vámjárással, karanténnal vagy – postai küldemények esetén – a postai szolgáltatásokkal kapcsolatos rendelkezéseket).

#### 7. Cikk

##### Verseny

E megállapodás alkalmazásában – amennyiben a megállapodás nem tartalmaz egyedi szabályokat – a társulási megállapodás IV. címe II. fejezetének („Verseny és más gazdasági rendelkezések”) rendelkezéseit kell alkalmazni.

#### 8. Cikk

##### Támogatások

(1) A felek elismerik, hogy a légitfuvarozók részére nyújtott állami támogatások torzítják a versenyt, vagy a verseny torzulásával fenyegetnek azáltal, hogy a légiközlekedési szolgáltatások nyújtása tekintetében előnyben részesítenek egyes vállalkozásokat, valamint hogy azok veszélyeztetik a megállapodás alapvető célkitűzéseit, és összeegyeztethetetlenek a nyitott légtér elvével.

(2) Amennyiben az egyik fél egy jogszerű célkitűzés elérése érdekében elengedhetetlennek ítéli valamely, e megállapodás keretében üzemeltetett légitfuvarozó vagy légitfuvarozók állami támogatását, az ilyen támogatásoknak a célkitűzéssel arányosnak, átláthatónak kell lenniük, továbbá a másik fél légitfuvarozóira gyakorolt kedvezőtlen hatásukat a lehető legkisebbre kell csökkenteni. Az ilyen támogatást nyújtó fél haladéktalanul tájékoztatja a másik felet az ilyen támogatás nyújtására irányuló szándékáról, valamint annak az e megállapodásban meghatározott követelményekkel való összeegyeztethetőségéről.

(3) Amennyiben az egyik fél úgy véli, hogy a másik fél által vagy adott esetben a felektől eltérő ország állami vagy kormányzati szerve által nyújtott támogatás összeegyeztethetetlen a (2) bekezdésben meghatározott követelményekkel, a 22. cikk értelmében kérheti a vegyes bizottság összehívását a kérdés megvizsgálása és a jogosnak talált aggályokra való megfelelő válaszok kidolgozása érdekében.

(4) Amennyiben valamely vita a vegyes bizottság keretei között nem rendezhető, a felek fenntartják a jogot szubvencióellenes intézkedéseik alkalmazásának lehetőségére.

(5) E cikk rendelkezései nem sértik a feleknek a felek területén érvényben lévő, az alapvető légi szolgáltatási és közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó törvényeit és rendelkezéseit.

## 9. Cikk

### Kereskedelmi lehetőségek

(1) A felek légifuvarozói képviselői irodákat hozhatnak létre a másik fél területén a légi közlekedés és a kapcsolódó tevékenységek reklámozása és értékesítése céljából.

(2) A felek légifuvarozói – a másik fél belépésre, tartózkodásra és munkavállalásra vonatkozó törvényeivel és rendelkezéseivel összhangban – a másik fél területére bevihetik és ott fenntarthatják a légi közlekedési szolgáltatások nyújtásához szükséges irányító, értékesítési, műszaki, üzemeltetési és egyéb szakmai személyzetet.

(3) a) Az alábbi b) pont sérelme nélkül, a másik fél területén történő földi kiszolgálás tekintetében minden légifuvarozónak jogában áll:

i. saját földi kiszolgálását („saját kiszolgálás”) maga végezni, vagy választása szerint

ii. teljes vagy részleges földi kiszolgálást nyújtó, egymással versenyben álló szolgáltatók közül választani, amennyiben a felek törvényei és rendelkezései az ilyen szolgáltatók számára lehetővé teszik a piacra jutást, és amennyiben ilyen szolgáltatók jelen vannak a piacon.

b) A földi kiszolgálás alábbi kategóriái, azaz „a poggyász”-kezelés, „a forgalmi előtér” kezelése, „az üzemanyag és olaj” kezelése, valamint – „a teherárúnak és a postai küldeménynek” a repülőtér épülete és a légi jármű közötti fizikai kezelése tekintetében – a teheráru és postai küldemény kezelése esetében az a) pont i. és ii. alpontja szerinti jogok kizárólag a másik fél területén hatályos törvényeknek és rendelkezéseknek megfelelő egyedi korlátozásoknak vethetők alá. Amennyiben az ilyen korlátozások nem teszik lehetővé a saját kiszolgálást, és amennyiben nem létezik valódi verseny a földi kiszolgálást nyújtó szolgáltatók között, minden ilyen szolgáltatást egyenlően és megfelelő mértékben hozzáférhetővé kell tenni valamennyi légifuvarozó számára; az ilyen szolgáltatások díjai nem haladhatják meg azok összköltségét, beleértve az eszközérték-csökkenés utáni ésszerű megtérülést.

(4) Mindkét fél bármely légifuvarozója közvetlenül és/vagy – a légifuvarozó szabad mérlegelése szerint – értékesítési ügynökeken vagy a légifuvarozó által kijelölt egyéb közvetítőn keresztül értékesítheti a másik fél területén légi közlekedési szolgáltatásait. Minden légifuvarozó jogosult ilyen szállítási szolgáltatást értékesíteni, és bármely személy jogosult ilyen szállítási szolgáltatást a terület pénznemében vagy szabadon átváltható pénznemekben megvásárolni.

(5) Minden légifuvarozó jogosult a helyi bevételek átváltására és a másik fél területéről saját országa vagy – kérelemre és amennyiben az nem összeegyeztethetetlen az általánosan alkalmazott törvényekkel vagy rendelkezésekkel – a választása szerinti ország vagy országok területére történő átutalására. Az átváltást és átutalást haladéktalanul, korlátozás vagy adó megállapítása nélkül, a légifuvarozó átutalásra vonatkozó alapkérelme benyújtásának napján a folyó ügyletekre és átutalásra érvényes átváltási árfolyamon kell engedélyezni.

(6) A felek légifuvarozói jogosultak a másik fél területén a helyi pénznemben fizetni a helyi kiadásokért, az üzemanyagvásárlást is beleértve. A felek légifuvarozói a másik fél területén szabad mérlegelésük szerint a helyi valutaátváltási szabályozás szerint szabadon átváltható pénznemben is fizethetnek az ilyen kiadásaikért.

(7) A megállapodás hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtása vagy kínálása tekintetében a felek bármely légifuvarozója együttműködési kereskedelmi – például helybérelti (blocked space) vagy helymegosztási (code share) – megállapodásokat köthet:

a) a felek bármely légifuvarozójával; valamint

b) harmadik ország bármely légifuvarozójával; valamint

c) bármely felszíni, szárazföldi vagy tengeri fuvarozóval;

amennyiben: i. az ilyen megállapodás valamennyi résztvevője rendelkezik a megfelelő engedéllyel; és ii. a megállapodások megfelelnek az ilyen megállapodásokban általában alkalmazott biztonsági és versenyjogi követelményeknek. A helymegosztási megállapodás keretében értékesített személyszállítási szolgáltatások tekintetében a vásárlót az értékesítés helyén, de legalábbis a beszállást megelőzően tájékoztatni kell arról, hogy mely fuvarozó üzemelteti a szolgáltatás egyes szakaszait.

- (8) a) A személyszállítás tekintetében a felszíni fuvarozást végző szolgáltatók nem tartoznak a légi közlekedésre vonatkozó törvények és rendelkezések hatálya alá kizárólag azon az alapon, hogy az ilyen felszíni fuvarozást a légifuvarozó a saját nevében végzi. A felszíni fuvarozást végző szolgáltatók szabad mérlegelésük szerint dönthetnek arról, hogy együttműködési megállapodásokat kötnek-e. Az ilyen megállapodásokra vonatkozó döntés meghozatala során a felszíni fuvarozást végző szolgáltatók figyelembe vehetik többek között a fogyasztók érdekeit, valamint a technikai, gazdasági, térbeli és kapacitásbeli korlátokat.
- b) E megállapodás bármely egyéb rendelkezése ellenére a felek légifuvarozói és közvetett árufuvarozási szolgáltatói korlátozás nélkül igénybe vehetnek továbbá a nemzetközi légi közlekedéshez kapcsolódó bármilyen felszíni árufuvarozást Marokkó és az Európai Közösség vagy harmadik országok területén lévő bármely pontra vagy pontról, beleértve a vámhivatallal rendelkező valamennyi repülőtérre és repülőtérrel való szállítását is, és beleértve adott esetben a vámszabad raktárban lévő áru fuvarozására a hatályos törvények és rendelkezések alapján vonatkozó joga(k) is. Az ilyen – felszínen vagy légi úton haladó – áru vámkezelésre jogosult, illetve azzal a repülőtéri vámhivatalhoz lehet fordulni. A légifuvarozók maguk gondoskodhatnak saját felszíni fuvarozásukról, vagy biztosíthatják azt egyéb felszíni fuvarozóval kötött megállapodás révén, beleértve a más légifuvarozók által üzemeltetett felszíni fuvarozást és a közvetett légi árufuvarozó szolgáltatókat is. Az ilyen intermodális árufuvarozási szolgáltatásokat kínálhatják a kombinált légi- és a felszíni fuvarozásra együttesen kiszabott áron, amennyiben a fuvaroztatót nem tévesztik meg az ilyen fuvarozás tényleges adatai tekintetében.
- (2) Viszonossági alapon mentesek továbbá az e cikk (1) bekezdésében említett adók, vámok, díjak és illetékek alól, a nyújtott szolgáltatás költségén alapuló illetékek kivételével:
- a) valamely fél területére – ésszerű határokon belül – bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légifuvarozójának a területéről eltávozó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére felvitt készletek, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték;
- b) az egyik fél területére a másik fél légifuvarozója által a nemzetközi légi közlekedésben használt légi jármű műszaki kiszolgálása, karbantartása vagy javítása céljából bevitt földi berendezések és tartalék alkatrészek (beleértve a hajtóműveket is);
- c) valamely fél területére a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légifuvarozójának légi járművén való felhasználás céljából bevitt vagy ott beszerzett kenőanyagok és műszaki fogyóeszközök, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték; valamint
- d) valamely fél területére – a felek vámjogszabályai értelmében – bevitt vagy ott beszerzett, és a másik fél nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légifuvarozójának a területéről eltávozó légi járművén való felhasználás céljából a légi jármű fedélzetére felvitt nyomtatott kiadványok, még abban az esetben is, ha ezeket a készleteket a repülésnek azon fél területére eső szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvitték;
- e) a repülőtereken vagy teheráru terminálokon felhasználandó biztonsági és védelmi berendezések.
- (3) Ez a megállapodás nem mentesíti az egyik fél által a területén a légifuvarozók részére szolgáltatott üzemanyagot az (1) bekezdésben említettekhez hasonló adók, vámok, díjak és illetékek alól. Az egyik fél területére történő belépéskor, ott tartózkodáskor, valamint kilépéskor a másik fél légifuvarozóinak be kell tartaniuk az adott területen a légi jármű-üzemanyag értékesítésére, beszerzésére és felhasználására vonatkozó törvényeket és rendelkezéseket.

## 10. Cikk

### Vámok és illetékek

(1) Az egyik fél területére történő megérkezéskor a másik fél légifuvarozói által a nemzetközi légi közlekedésben üzemeltetett légi járművek, szokásos berendezéseik, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki fogyóeszközök, földi berendezéseik, a tartalék alkatrészek (a hajtóműveket is beleértve), a légi járművek készletei (beleértve, de nem kizárólag az utasok által a repülés alatt korlátozott mennyiségben megvásárolható vagy elfogyasztható élelmiszereket, italokat és égetett szeszes italokat, dohányárut és egyéb termékeket), valamint egyéb, kizárólag a nemzetközi légi közlekedésben részt vevő légi jármű üzemeltetésére vagy kiszolgálására szolgáló vagy azzal kapcsolatban használt cikkek – viszonossági alapon – mentesek a) a Közösség nemzeti vagy helyi hatóságai által kivetett és b) nem a nyújtott szolgáltatások költségén alapuló valamennyi importkorlátozás, vagyoni- és tőkeadó, vám, jövedéki adó, valamint a hasonló díjak és illetékek alól, feltéve hogy e berendezések és készletek a légi jármű fedélzetén maradnak.

(4) Az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett berendezéseket és készleteket felszólításra a megfelelő hatóságok felügyelete vagy ellenőrzése alá kell helyezni.

(5) Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik fél légifuvarozói az (1) és (2) bekezdésben meghatározott árucikkek kölcsönbeadása vagy a másik fél területén történő átadása érdekében olyan légifuvarozóval kötöttek szerződést, amelynek részére a másik fél hasonló mentességeket biztosít.

(6) A megállapodás egyetlen rendelkezése sem akadályozza a feleket abban, hogy adókat, járulékokat, vámokat, díjakat vagy illetékeket vessenek ki az utasok részére értékesített, nem a fedélzeten történő fogyasztásra szánt árukra, a területükön belüli két olyan pont között üzemeltetett légijárat működtetésének egy szakasza során, ahol a beszállás vagy a kiszállás engedélyezett.

#### 11. Cikk

##### Használati díjak

(1) A felek nem vetnek ki a másik fél légifuvarozóira a saját, hasonló nemzetközi légi szolgáltatásokat nyújtó légifuvarozókra kivetettnél magasabb használati díjakat, illetve nem engedélyezik azok kivetését.

(2) Megemelt vagy új díjak kizárólag a díjak megállapításáért felelős illetékes hatóságok és a felek légifuvarozói közötti megfelelő konzultációt követően vethetők ki. A felhasználókat ésszerű időn belül értesíteni kell a használati díjak módosítására irányuló valamennyi javaslatról annak érdekében, hogy a módosítások végrehajtása előtt ismertethessék álláspontjaikat. A felek ösztönzik az olyan információcserét is, amely a díjak – e cikk elveinek megfelelő – ésszerűségének, megalapozottságának és arányosságának pontos értékeléséhez lehet szükséges.

#### 12. Cikk

##### Díjsszabás

Az e megállapodás értelmében nyújtott légiközlekedési szolgáltatások díjai szabadon kerülnek megállapításra és nem képezik jóváhagyás tárgyát, azonban azokról – kizárólag tájékoztatás céljából – értesítés kérhető. A teljes mértékben a Közösség területén történő fuvarozás díja a közösségi jog hatálya alá tartozik.

#### 13. Cikk

##### Statisztika

A felek illetékes hatóságai kérelemre a másik fél illetékes hatóságainak rendelkezésére bocsátják az egyik fél engedéllyel rendelkező légifuvarozója által a kölcsönösen elfogadott szolgáltatások keretében lebonyolított, a másik fél területére irányuló vagy onnan kiinduló forgalomra vonatkozó információkat és statisztikát, ugyanolyan formában, amint azt az engedéllyel rendelkező légifuvarozók a nemzeti illetékes hatóságok számára elkészítettek és benyújtották. A felek illetékes hatóságai által a másik fél illetékes hatóságaitól kérelmezhető, forgalomra vonatkozó további statisztikai adatok átadása – bármely fél kérelmére – a vegyes bizottságban folytatott megbeszélések tárgyát képezi.

#### II. CÍM

### SZABÁLYOZÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

#### 14. Cikk

##### Repülésbiztonság

(1) A felek a Közösség repülésbiztonságra vonatkozó, a VI. melléklet A. pontjában meghatározott jogszabályainak megfelelően járnak el, az alábbiakban meghatározott feltételek szerint.

(2) A felek biztosítják, hogy amennyiben az egyik fél által bejegyzett és a másik fél területén lévő, a nemzetközi légiforgalom számára nyitott repülőtereken leszálló légi jármű tekintetében felmerül az egyezmény alapján meghatározott nemzetközi légiközlekedési biztonsági előírások be nem tartásának a gyanúja, azt az adott másik fél illetékes hatóságai a fedélzetre és a légi jármű környezetére kiterjedő, a forgalmi előtérrel elvégzett ellenőrzésnek vetik alá a légi jármű és személyzete okmányainak, valamint a légi jármű és annak berendezései látható állapotának vizsgálata érdekében.

(3) Bármely fél bármikor kérheti konzultáció lefolytatását a másik fél által fenntartott biztonsági előírások tekintetében.

(4) E megállapodás egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, hogy az korlátozza valamely fél illetékes hatóságainak azon hatáskörét, hogy megfelelő és azonnali intézkedéseket hozzon minden olyan esetben, amikor megbizonyosodik arról, hogy valamely légi jármű, termék vagy tevékenység esetleg:

a) nem felel meg – az alkalmazandó jogi eszköz függvényében – az egyezmény alapján vagy a VI. melléklet A. részében meghatározott jogszabályokban megállapított minimumszabályoknak,

b) komoly – a (2) bekezdésben említett ellenőrzés során megállapított – aggodalomra ad okot abban a tekintetben, hogy a légi jármű vagy a légi jármű üzemeltetése nem felel meg – az alkalmazandó jogi eszköz függvényében – az egyezmény alapján vagy a VI. melléklet A. pontjában meghatározott jogszabályokban megállapított minimumszabályoknak,

vagy

c) komoly aggodalomra ad okot abban a tekintetben, hogy nem valósul meg – az alkalmazandó jogi eszköz függvényében – az egyezmény alapján vagy a VI. melléklet A. pontjában meghatározott jogszabályokban megállapított minimumszabályok tényleges fenntartása és alkalmazása.

(5) Amennyiben az egyik fél illetékes hatóságai a (4) bekezdés szerinti intézkedést hoznak, arról – az ilyen intézkedés megindokolásával – haladéktalanul értesítik a másik fél illetékes hatóságait.

(6) Amennyiben a (4) bekezdés alkalmazásában hozott intézkedéseket az azok alapjául szolgáló ok megszűnése után nem szüntetik meg, bármelyik fél a vegyes bizottság elé utalhatja a kérdést.

## 15. Cikk

### A légi közlekedés védelme

(1) Mivel a polgári légi járművek, utasai és személyzetük biztonságának védelme a nemzetközi légiszolgáltatások nyújtásának alapvető előfeltétele, a felek újról megerősítik a polgári légi közlekedés biztonságának a jogellenes beavatkozásokkal szembeni védelmére irányuló kölcsönös kötelezettségeiket, és különösen a Chicagói Egyezményből, a légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963. szeptember 14-én Tokióban aláírt egyezményből, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970. december 16-án Hágában aláírt egyezményből, a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971. szeptember 23-án Montrealban aláírt egyezményből, a nemzetközi polgári légi közlekedést szolgáló repülőtereken elkövetett erőszakos, jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1988. február 24-én Montrealban aláírt jegyzőkönyvből, valamint a plasztikus robbanóanyagok, azok felderítése céljából történő megjelöléséről szóló, 1991. március 1-jén Montrealban aláírt egyezményből, amennyiben ezen egyezményeknek mindkét fél részes fele, valamint a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó valamennyi egyéb olyan egyezményből és jegyzőkönyvből amelyeknek mindkét fél részese eredő kötelezettségeiket.

(2) A felek kérelemre minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a polgári légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények, és az ilyen légi jármű, utasai és személyzete, a repülőterek és a léginavigációs berendezések biztonsága ellen irányuló jogellenes cselekmények, valamint a polgári légi közlekedés biztonságát fenyegető bármely egyéb veszély megakadályozása érdekében.

(3) A felek az egymással fenntartott kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által megállapított és a Chicagói Egyezmény mellékletét képező, a légi közlekedés védelmére vonatkozó előírásoknak és – amennyiben alkalmazásuk azokat – javasolt gyakorlatnak megfelelően járnak el, amennyiben az ilyen védelmi rendelkezések a felekre vonatkoznak. Mindkét fél előírja, hogy a területén bejegyzett légi járművek üzemeltetői, azon üzemeltetők, amelyek gazdasági tevékenységének székhelye vagy állandó lakóhelye a területükön van, valamint a területükön lévő repülőterek üzemeltetői ezen légi közlekedés-védelmi rendelkezéseknek megfelelően járnak el.

(4) Mindkét fél biztosítja a hatékony intézkedések megtételét saját területén a légi járművek védelme, az utasok és csomagjaik átvizsgálása, valamint a személyzetnek, a teherárúnak (a poggyászt is beleértve) és a légi járművön található készleteknek a beszállás vagy berakodás előtt és közben történő megfelelő ellenőrzése érdekében, továbbá biztosítja, hogy ezeket az intézkedéseket a veszély növekedésének megfelelően kiigazítják. A felek egyetértenek abban, hogy a másik fél előírhatja légi fuvarozóik számára a (3) bekezdésben említett légi közlekedés-védelmi előírások betartását az adott másik fél területére történő belépés, az onnan történő kilépés, illetve az ott tartózkodás során. A felek jóindulatúan járnak el a másik félnek az egyes konkrét veszélyekkel szembeni, ésszerű különleges védelmi intézkedések megtételére irányuló kérelme tekintetében is.

(5) Polgári légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ilyen veszély fennállása, vagy más, az ilyen légi jármű, annak utasai és személyzete, repülőterek vagy léginavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény vagy annak veszélye esetén a felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció elősegítése és más, az ilyen cselekmény vagy veszély gyors és biztonságos megszüntetésére szolgáló megfelelő intézkedések megtételére.

(6) Amennyiben valamelyik fél megalapozottan véli úgy, hogy a másik fél nem e cikk légi közlekedés-védelmi rendelkezéseinek megfelelően járt el, azonnali konzultációt kérhet a másik féltől.

(7) Ezen megállapodás 4. cikkének (Engedélyek visszavonása) sérelme nélkül, amennyiben az ilyen kérelem benyújtásától számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, az alapot szolgáltat mindkét fél légi fuvarozói üzemeltetési engedélyének és műszaki engedélyének visszavonására, visszavonására, korlátozására vagy feltételekhez kötésére.

(8) Azonnali és rendkívüli fenyegetés esetében a felek a tizenöt (15) nap letelte előtt ideiglenes intézkedéseket hozhatnak.

(9) A (7) bekezdéssel összhangban hozott bármely intézkedést meg kell szüntetni, amint a másik fél teljesíti e cikk rendelkezéseit.

#### 16. Cikk

### Légiforgalmi szolgáltatás

(1) A felek a VI. melléklet B. részében meghatározott jogszabályok rendelkezéseinek megfelelően járnak el, az alábbiakban meghatározott feltételek alapján.

(2) A felek a lehető legszorosabb együttműködés mellett kötelezik el magukat a légiforgalmi szolgáltatás területén az egységes európai égbolt Marokkóra történő kiterjesztése céljából, a jelenlegi biztonsági előírások és az európai általános légiforgalmi előírások összehatékonyosságának javítása, valamint a kapacitások optimalizálása és a késések csökkentése érdekében.

(3) Az egységes európai égboltra vonatkozó jogszabályok alkalmazásának a területükön történő egyszerűsítése érdekében:

- a) Marokkó megteszi a szükséges intézkedéseket a légiforgalmi szolgáltatás intézményi szerkezetének az egységes európai égbolthoz történő igazítása érdekében, különösen a léginavigációs szolgáltatóktól legalább működésükben független, vonatkozó nemzeti felügyeleti szervek létrehozása révén; valamint
- b) A Közösség társul Marokkóval a léginavigációs szolgálatok, a légtér és az interoperabilitás területére vonatkozó, az egységes európai égbolt célkitűzéséből eredő operatív kezdeményezések tekintetében, különösen Marokkó erőfeszítéseinek a funkcionális légtérblokkok kialakításába való korai bevonása vagy a SESAR megfelelő koordinálása révén.

#### 17. Cikk

### Környezetvédelem

(1) A felek a VI. melléklet C. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó közösségi jogszabályoknak megfelelően járnak el.

(2) Ezen megállapodás rendelkezései nem értelmezhetők úgy, hogy korlátozzák valamely fél illetékes hatóságainak arra irányuló hatáskörét, hogy azok megfelelő intézkedéseket hozzanak a megállapodás értelmében végzett nemzetközi légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásának kiküszöbölése vagy egyéb módon történő kezelése céljából, feltéve hogy az ilyen intézkedéseket állampolgárságra való tekintet nélkül alkalmazzák.

#### 18. Cikk

### Fogyasztóvédelem

A felek a VI. melléklet D. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó közösségi jogszabályoknak megfelelően járnak el.

#### 19. Cikk

### Számítógépes helyfoglalási rendszerek

A felek a VI. melléklet E. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó közösségi jogszabályoknak megfelelően járnak el.

#### 20. Cikk

### Szociális szempontok

A felek a VI. melléklet F. részében meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó közösségi jogszabályoknak megfelelően járnak el.

#### III. CÍM

### INTÉZMÉNYI RENDELKEZÉSEK

#### 21. Cikk

### Értelmezés és végrehajtás

(1) A felek meghoznak valamennyi megfelelő – általános vagy egyedi – intézkedést az e megállapodásból eredő kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében, valamint tartózkodnak bármely olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetné e megállapodás célkitűzéseinek megvalósítását.

(2) Mindkét fél felelős a megállapodásnak, valamint különösen a VI. mellékletben felsorolt, a légi közlekedésre vonatkozó rendeleteknek és irányelveknek a területén való megfelelő végrehajtásáért.

(3) Mindkét fél megad a másik félnek minden szükséges információt és segítséget az esetleges jogsértésekre vonatkozó, a másik fél által e megállapodásnak megfelelően, saját hatáskörében elvégzett vizsgálatok esetében.

(4) Amennyiben a felek az e megállapodás által rájuk ruházott hatáskör keretében a másik fél érdekeltségébe tartozó és a másik fél hatóságait vagy vállalkozásait érintő kérdésben járnak el, a másik fél illetékes hatóságait – a végső döntést megelőzően – teljes körűen tájékoztatják, és lehetőséget biztosítanak részére észrevételek tételére.

## 22. Cikk

### Vegyes bizottság

(1) Létrejön a felek képviselőiből álló bizottság (a továbbiakban: vegyes bizottság), amely felel e megállapodás alkalmazásáért és biztosítja annak megfelelő végrehajtását. E célból ajánlásokat tesz és határozatokat hoz az e megállapodásban meghatározott esetekben.

(2) A vegyes bizottság határozatait együttesen fogadja el, és azok a felekre nézve kötelező erővel bírnak. A felek azokat saját szabályozásuknak megfelelően hajtják végre.

(3) A vegyes bizottság szükség szerint, de legalább évente egyszer ülésezik. Mindkét fél kérheti ülés összehívását.

(4) Bármely fél kérheti a vegyes bizottság ülésének összehívását az e megállapodás értelmezésére vagy alkalmazására vonatkozó bármely kérdés megoldása érdekében is. Az ülést a lehető legkorábbi időpontra kell összehívni, de – eltérő megállapodás hiányában – legkésőbb a kérelem kézhez vételétől számított két hónapon belül.

(5) E megállapodás megfelelő végrehajtása érdekében a felek információt cserélnek és – bármely fél kérésére – konzultációkat tartanak a vegyes bizottság keretében.

(6) A vegyes bizottság – határozatával – eljárási szabályzatot fogad el.

(7) Amennyiben valamelyik fél úgy véli, hogy a vegyes bizottság egy határozatát a másik fél nem megfelelően hajtja végre, az előbbi kérheti a kérdésnek a vegyes bizottság keretében történő megvitatását. Amennyiben a vegyes bizottság a megkeresését követő két hónapon belül nem tud döntést hozni a kérdésben, a kérelmező fél a 24. cikk alapján megfelelő átmeneti védintézkedéseket hozhat.

(8) A vegyes bizottság határozatai tartalmazzák a felek általi végrehajtás időpontját és valamennyi egyéb információt, amelyek érinthetik a gazdasági szereplőket.

(9) A (2) bekezdés sérelme nélkül, amennyiben a vegyes bizottság nem hoz határozatot a megkeresését követő hat hónapon belül az elé utalt kérdésben, a felek a 24. cikk alapján megfelelő átmeneti védintézkedéseket hozhatnak.

(10) A vegyes bizottság megvizsgálja a többségi részesedéssel zajló kétoldalú beruházásokat érintő kérdéseket, illetve a felek légifuvarozóinak tényleges ellenőrzésében történt változásokat.

(11) A vegyes bizottság segíti az együttműködést továbbá azáltal, hogy:

a) ösztönzi a bizottság, a védelem, a környezetvédelem, a légi- közlekedési infrastruktúra (a résidőt is beleértve) és a fogyasztóvédelem területén a szakértői szintű, új jogszabályi vagy szabályozási kezdeményezésekről és fejleményekről szóló eszmecsereket;

b) rendszeresen vizsgálja a megállapodás alkalmazása során – különösen a munkavállalás területén – jelentkező szociális hatásokat, és megfelelő válaszokat dolgoz ki a jogosnak talált aggályokra;

és

c) mérlegeli a megállapodás továbbfejlesztésének lehetséges területeit, többek között ajánlásokat tesz a megállapodás módosítására.

## 23. Cikk

### Vitarendezés és választottbíráskodás

(1) Bármelyik fél a vegyes bizottsághoz utalhatja az e megállapodás alkalmazásával vagy értelmezésével kapcsolatos, a 22. cikk alapján nem rendezett vitákat. E cikk alkalmazásában a társulási megállapodás keretében létrehozott Társulási Tanács jár el vegyes bizottságként.

(2) A vegyes bizottság határozattal dönt a vitákról.

(3) A felek meghozzák a (2) bekezdésben említett határozat végrehajtásához szükséges intézkedéseket.

(4) Amennyiben a vitát a (2) bekezdéssel összhangban nem lehet rendezni, az ügyet – bármely fél kérésére – egy három választottbíróból álló választottbírói testület elé kell utalni, az alábbiakban meghatározott eljárással összhangban:

a) mindkét fél kinevez egy választottbíróat a választottbíróóság általi választottbíráskodás iránti kérelemről a másik fél által diplomáciai úton eljuttatott értesítés kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül; a harmadik választottbíróat a másik két választottbíró nevezi ki azt ezt követő hatvan (60) napon belül. Amennyiben az egyik fél a megállapított határidőn belül nem nevezett ki választottbíróat, vagy a harmadik választottbíró kinevezése a megállapított határidőn belül nem történt meg, bármelyik fél felkérheti az ICAO Tanácsának elnökét, hogy nevezzen ki választottbíróat vagy adott esetben választottbírókat;

b) a fenti a) pont értelmében kinevezett harmadik választottbíró egy harmadik állam állampolgára, és a választottbíróóság elnökeként jár el;

c) a választottbíróóság eljárási szabályzatot fogad el; valamint

d) a választottbíróóság végső határozatára is figyelemmel, a választottbíráskodás kezdeti költségei a felek között egyenlően oszlanak meg.

(5) A választottbíróóság bármely ideiglenes vagy végső határozata kötelező a felekre nézve.

(6) Amennyiben valamelyik fél a választottbíróóság e cikknek megfelelően hozott határozatáról szóló értesítéstől számított harminc (30) napon belül nem teljesíti az említett határozatban foglaltakat, a másik fél – e mulasztás fennálltáig – korlátozhatja, felfüggesztheti vagy visszavonhatja a vétkes félnek e megállapodás alapján biztosított jogokat vagy kiváltságokat.

## 24. Cikk

### Védintézkedések

(1) A felek megteszik az e megállapodás szerinti kötelezettségeik teljesítéséhez szükséges általános vagy egyedi intézkedéseket. Gondoskodnak arról, hogy az e megállapodásban meghatározott célkitűzések teljesüljenek.

(2) Ha a felek egyike úgy véli, hogy a másik fél nem teljesítette a megállapodásból eredő valamely kötelezettségét, megfelelő intézkedéseket hozhat. A védintézkedéseket tárgyi és időbeli hatályuk tekintetében a helyzet megoldásához vagy a megállapodás egyensúlyának fenntartásához okvetlenül szükséges mértékre kell korlátozni. Elsődlegesen olyan intézkedéseket kell alkalmazni, amelyek a megállapodás végrehajtásában a legkisebb zavart okozzák.

(3) A védintézkedések foganatosítását mérlegelő fél a vegyes bizottságon keresztül értesíti a többi felet, és valamennyi lényegi információt a rendelkezésükre bocsátja.

(4) A felek a kölcsönösen elfogadható megoldás elérése érdekében a vegyes bizottság keretében haladéktalanul konzultációt indítanak.

(5) A 3. cikk d) pontja, a 4. cikk d) pontja és a 14–15. cikk sérelme nélkül, az érintett fél nem hozhat védintézkedéseket a (3) bekezdés szerinti értesítés időpontját követő egy hónap végéig, kivéve ha a (4) bekezdés szerinti konzultációs eljárás a megállapított határidő lejárta előtt befejeződik.

(6) Az érintett fél haladéktalanul értesíti a vegyes bizottságot a hozott intézkedésekről, és valamennyi lényegi információt a rendelkezésére bocsátja.

(7) Az e cikk alapján hozott valamennyi intézkedést fel kell függeszteni, amint a vétkes fél eleget tesz e megállapodás rendelkezéseinek.

## 25. Cikk

### A megállapodás földrajzi hatálya

A felek – a megállapodás kétoldalú jellegének elismerése mellett – tudomásul veszik, hogy a megállapodás az 1995. november 28-i barcelonai nyilatkozatban előírányzott euro-mediterrán partnerség hatálya alá tartozik. A felek folyamatos párbeszéd mellett kötelezik el magukat e megállapodásnak a barcelonai folyamatból való összhangja érdekében, különös tekintettel annak lehetőségére, hogy a megállapodást a hasonló légiközlekedési megállapodások figyelembevételére érdekében kölcsönös egyetértésben módosítsák.

## 26. Cikk

**Más megállapodásokhoz való viszony**

(1) E megállapodás rendelkezései a Marokkó és az EK-tagállamok közötti kétoldalú megállapodások vonatkozó rendelkezései helyébe lépnek. Az ilyen kétoldalú megállapodásokból eredő, e megállapodás hatálya alá nem tartozó hatályos forgalmi jogok azonban továbbra is gyakorolhatók, feltéve hogy az EK-tagállamok és állampolgáraik között nem tesznek hátrányos megkülönböztetést.

(2) Amennyiben a felek többoldalú megállapodás szerződő felévé válnak, vagy jóváhagynak valamely, az ICAO vagy más nemzetközi szervezet által elfogadott, e megállapodás hatálya alá tartozó kérdéseket érintő határozatot, a vegyes bizottság keretében konzultálnak annak meghatározása céljából, hogy e fejlemények figyelembevétele érdekében felül kell-e vizsgálni e megállapodást.

(3) E megállapodás nem sérti az ICAO esetleges jövőbeni ajánlásainak alkalmazásával kapcsolatban a két fél által hozandó döntéseket. A felek nem hivatkozhatnak e megállapodásra vagy annak bármely részére abból a célból, hogy az alapján tiltakozzanak az ICAO által mérlegelt, e megállapodás hatálya alá tartozó bármely kérdésre vonatkozó alternatív politika ellen.

## 27. Cikk

**Módosítások**

(1) Amennyiben valamely fél felül kívánja vizsgálni e megállapodás rendelkezéseit, erről értesíti a vegyes bizottságot. A megállapodás elfogadott módosítása a megfelelő belső eljárások lezárását követően lép hatályba.

(2) A vegyes bizottság – az egyik Fél javaslatára és e cikkel összhangban – a megállapodás mellékleteinek módosításáról határozhat.

(3) E megállapodás nem sérti – a megkülönböztetésmentesség elvének és e megállapodás rendelkezéseinek tiszteletben tartására figyelemmel – a felek azon jogát, hogy a légi közlekedés területén vagy a VI. mellékletben említett társult területen egyoldalúan új jogszabályokat fogadjanak el vagy meglévő jogszabályukat módosítsák.

(4) Amennyiben valamely fél új jogszabályt fogad el, a lehető legrövidebb időn belül értesíti erről a másik felet, és konzultációt indít. Az egyik fél kérésére a vegyes bizottság keretében előzetes véleménycserére kerülhet sor.

(5) Amennyiben valamely fél a légi közlekedésre vagy a VI. mellékletben említett társult területre vonatkozó új jogszabályt vagy jogszabály-módosítást fogad el, erről a másik felet legkésőbb az elfogadást követő harminc napon belül értesíti. Az ezt követő hatvan napon belül a vegyes bizottság – bármely fél kérésére – véleménycserét tart az új jogszabály vagy módosítás e megállapodás megfelelő végrehajtására gyakorolt hatásáról.

(6) A vegyes bizottság:

a) határozatot fogad el e megállapodás VI. mellékletének felülvizsgálatáról a kérdéses új jogszabály vagy módosítás – szükség esetén viszonyossági alapon történő – beillesztése érdekében;

b) határozatot fogad el, amelyben megállapítja, hogy a kérdéses új jogszabály vagy módosítás összhangban áll e megállapodással;

vagy

c) határoz az egyéb, ésszerű határidőn belül elfogadandó intézkedésekről, e megállapodás megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében.

## 28. Cikk

**A megállapodás megszűnése**

(1) Ez a megállapodás határozatlan időre szól.

(2) Bármely fél, bármely időpontban diplomáciai úton írásban értesítheti a másik felet azon döntéséről, hogy a megállapodást fel kívánja mondani. A felmondásról szóló értesítést egyidejűleg az ICAO-nak is meg kell küldeni. A megállapodás az értesítés másik fél általi kézhezvételét követő tizenkét hónappal szűnik meg, kivéve ha a felmondásról szóló értesítést ezen időtartam lejárta előtt visszavonják.

(3) E megállapodás hatályát veszti, illetve felfüggesztésre kerül, amennyiben a társulási megállapodás hatályát veszti, illetve felfüggesztésre kerül.

## 29. Cikk

**Az ICAO-nál és az Egyesült Nemzetek Szervezetének Főtitkárságánál történő nyilvántartásba vétel**

Ezt a megállapodást és valamennyi módosítását az ICAO és az Egyesült Nemzetek Szervezetének Főtitkársága nyilvántartásba veszi.

## 30. Cikk

**Hatálybalépés és átmeneti rendelkezések**

(1) Ezt a megállapodást ideiglenesen, a felek nemzeti jogszabályaival összhangban, az aláírás időpontjától kezdődően alkalmazni kell.

(2) E megállapodás a felek között folytatott diplomáciai jegyzékváltás során a legutolsóként küldött jegyzék keltét követő egy hónappal lép hatályba, mely jegyzékekben a felek megerősítik, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges valamennyi eljárás lezárult. E jegyzékváltás céljából a Marokkói Királyság az Európai Unió Tanácsának Főtitkársága számára megküldi az Európai Közösségnek és tagállamainak szóló diplomáciai jegyzékét, az Európai Unió Tanácsának Főtitkársága pedig megküldi a marokkói Királyságnak az Európai Közösség és tagállamai diplomáciai jegyzékét. Az Európai Közösség és tagállamai diplomáciai jegyzéke tartalmazza valamennyi tagállam azon közleményét, melyben megerősítik, hogy a megállapodás hatálybalépéséhez szükséges eljárások lezárultak.

FENTIEK HITELELÉÜL, az alulírott, kellően felhatalmazott személyek aláírták ezt a Megállapodást.

Kelt Brüsszelben, a kettőezer hatodik év december havának tizenkettedik napján, két-két példányban angol, cseh, dán, észt, finn, francia, görög, holland, lengyel, lett, litván, magyar, máltai, német, olasz, portugál, spanyol, svéd, szlovák, szlovén és arab nyelven, amely szövegek mindegyike egyaránt hiteles.

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



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



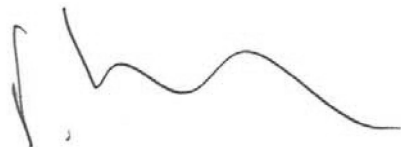
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



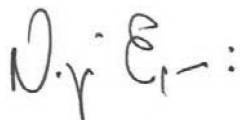
Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



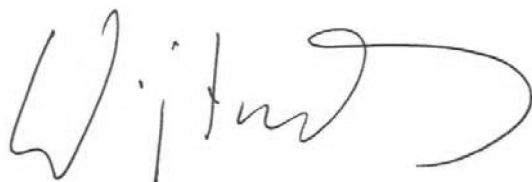
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



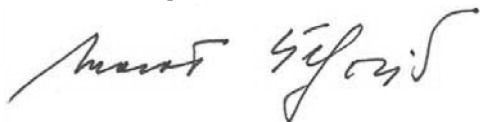
Pela República Portuguesa



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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

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

عن المملكة المغربية

## I. MELLÉKLET

**KÖLCSÖNÖSEN ELFOGADOTT SZOLGÁLTATÁSOK ÉS MEGHATÁROZOTT ÚTVONALAK**

1. E mellékletre a megállapodás IV. mellékletében foglalt átmeneti rendelkezések vonatkoznak.
2. Az egyes felek a másik fél légifuvarozói számára biztosítják a jogot arra, hogy az alább meghatározott útvonalakon légiszolgáltatásokat üzemeltessenek:
  - a) a Közösség légifuvarozói esetében:

a Közösség területén fekvő pontok – Marokkó területén fekvő egy vagy több pont – Marokkó területén túli pontok,
  - b) Marokkó légifuvarozói esetében:

Marokkó területén fekvő pontok – a Közösség területén fekvő egy vagy több pont,
3. A marokkói légifuvarozók jogosultak arra, hogy az e megállapodás 2. cikkében meghatározott forgalmi jogokat a Közösség területén fekvő több pont között gyakorolják, feltéve, hogy ezen szolgáltatások Marokkó területéről indulnak ki vagy ott fejeződnek be.

A közösségi légifuvarozók jogosultak arra, hogy az e megállapodás 2. cikkében meghatározott forgalmi jogokat Marokkó és Marokkó területén túli pontok között gyakorolják, feltéve, hogy ezen szolgáltatások a Közösség területéről indulnak ki vagy ott fejeződnek be, valamint hogy ezek a pontok – a személyszállítási szolgáltatások tekintetében – az európai szomszédságpolitikában részt vevő országokban található.

A közösségi légifuvarozók jogosultak arra, hogy – a Marokkóba irányuló vagy az onnan kiinduló szolgáltatások esetében – ugyanazon szolgáltatás keretében egynél több pontot szolgáljanak ki, és gyakorolják ezen pontok között az útmegszakítás jogát.

Az európai szomszédságpolitikában részt vevő országok: Algéria, Azerbajdzsán, Belarusz, Egyiptom, Grúzia, Izrael, Jordánia, Libanon, Líbia, Marokkó, Moldova, Örményország, a Palesztin Hatóság, Szíria, Tunézia és Ukrajna. Az európai szomszédságpolitikában részt vevő országokban fekvő pontok közbenső pontokként is igénybe vehetők.
4. A meghatározott útvonalak bármely irányban üzemeltethetők. A meghatározott útvonalak egyes, közbenső vagy a területen túli pontjai – a vállalkozások belátása szerint – kihagyhatók néhány vagy az összes szolgáltatás tekintetében, feltéve, hogy a szolgáltatás a marokkói légifuvarozók esetében Marokkó területéről, vagy a Közösség légifuvarozói esetében valamely EK-tagállam területéről indul vagy ott fejeződik be.
5. A felek lehetővé teszik az egyes légifuvarozók számára, hogy az általuk kínált nemzetközi légifuvarozásban a járatsűrűséget és a kapacitást a piacon érvényesülő kereskedelmi szempontok alapján állapítsák meg. E joggal összhangban, egyik fél sem korlátozhatja egyoldalúan a forgalom nagyságát, a légijáratok sűrűségét vagy rendszerinti gyakoriságát, vagy a másik fél légifuvarozói által üzemeltetett légijárművek típusát, kivéve ha ez vámügyi, műszaki, üzemeltetési, környezetvédelmi vagy egészségvédelmi okokból szükséges.
6. A nemzetközi légifuvarozást végző légifuvarozók az üzemeltetett légijármű típusának a meghatározott útvonalak bármely pontján való megváltoztatására vonatkozó bárminemű korlátozás nélkül végezhetik tevékenységüket.
7. Az olyan esetek, amikor az e megállapodásban előírt jogok kihasználása érdekében marokkói légifuvarozó harmadik országbeli légitársaság légijárművét, vagy a Közösség egy légifuvarozója az V. mellékletben említettektől eltérő harmadik országbeli légitársaság légijárművét a személyzettel együtt bérlí (teljes bérlí), csak kivételként fordulhatnak elő, illetve csak átmeneti igényt elégíthetnek ki. Az ilyen bérlési szándékot előzetes jóváhagyásra be kell nyújtani a bérlő légifuvarozó engedélyét kiadó hatósághoz, valamint a másik fél illetékes hatóságához.

## II. MELLÉKLET

## MAROKKÓ ÉS AZ EK-TAGÁLLAMOK KÖZÖTTI KÉTOLDALÚ MEGÁLLAPODÁSOK

A megállapodás 26. cikke értelmében e megállapodás a Marokkó és az EK-tagállamok között létrejött alábbi kétoldalú légiközlekedési megállapodások vonatkozó rendelkezéseinek helyébe lép:

- A Belga Királyság kormánya és Ófelsége Marokkó Királya kormánya között 1958. január 20-án Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;

kiegészítve az 1958. január 20-án kelt jegyzékváltással;

legutóbb a 2002. június 11-én Rabatban kelt egyetértési nyilatkozattal módosítva;

- A Csehszlovák Szocialista Köztársaság és Marokkó között 1961. május 8-án Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás, amely vonatkozásában a Cseh Köztársaság jogutódlási nyilatkozatot helyezett letétbe;

- A Dán Királyság kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 1977. november 14-én Rabatban létrejött, a légi szolgáltatásokról szóló megállapodás;

kiegészítve az 1977. november 14-én kelt jegyzékváltással;

- A Német Szövetségi Köztársaság és a Marokkói Királyság között 1961. október 12-én Bonnban létrejött légi közlekedési megállapodás;

- A Görög Köztársaság kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 1999. május 10-én Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;

együttes olvasatban az 1998. október 6-án Athénban kelt egyetértési nyilatkozattal;

- A Spanyolország kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 1970. július 7-én Madridban létrejött légi közlekedési megállapodás;

legutóbb a 2003. augusztus 12-i és a 2003. augusztus 25-i levélváltással kiegészítve;

- A Francia Köztársaság kormánya és Ófelsége Marokkó Királya kormánya között 1957. október 25-én Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;

- az 1961. március 22-én kelt levélváltással módosítva;

- az 1968. december 2-án és 5-én kelt kölcsönösen elfogadott jegyzőkönyvvel módosítva;

- az 1976. május 17–18-i tárgyalási feljegyzéssel módosítva;

- az 1977. március 15-én kelt tárgyalási feljegyzéssel módosítva;

legutóbb az 1984. március 22–23-án kelt tárgyalási feljegyzéssel, valamint az 1984. március 14-i levélváltással módosítva;

- Az Olasz Köztársaság kormánya és Ófelsége Marokkó Királya kormánya között 1967. július 8-án Rómában létrejött légi közlekedési megállapodás;

a 2000. július 13-án Rómában kelt egyetértési nyilatkozattal módosítva;

legutóbb a 2001. október 17-i és a 2002. január 3-i jegyzékváltással módosítva;

- A Lett Köztársaság kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 1999. május 19-én Varsóban létrejött légi közlekedési megállapodás;

- A Luxemburgi Nagyhercegség kormánya és Ófelsége Marokkó Királya kormánya között 1961. július 5-én Bonnban létrejött légi közlekedési megállapodás;

- A Magyar Népköztársaság és a Marokkói Királyság között 1967. március 21-én Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;

- A Máltai Köztársaság kormánya és Ófelsege Marokkó Királya kormánya között 1983. május 26-án Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;
  - Az Ófelsege Hollandia Királynője kormánya és Ófelsege Marokkó Királya kormánya között 1959. május 20-án Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;
  - Az Osztrák Köztársaság kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 2002. február 27-én Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;
  - A Lengyel Népköztársaság kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 1969. november 29-én Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;
  - A Portugália és a Marokkói Királyság kormánya között 1958. április 3-án Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;
- kiegészítve az 1975. december 19-én Lisszabonban kelt jegyzőkönyvvel;
- legutóbb a 2003. november 17-én Lisszabonban kelt jegyzőkönyvvel kiegészítve;
- A Svéd Királyság kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 1977. november 14-én Rabatban létrejött légi közlekedési megállapodás;
- kiegészítve az 1977. november 14-én kelt jegyzékváltással;
- A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 1965. október 22-én Londonban létrejött, a légi szolgáltatásokról szóló megállapodás;
- módosítva az 1968. október 10-i és 14-i jegyzékváltással;
- módosítva az 1997. március 14-én Londonban kelt jegyzőkönyvvel;
- legutóbb az 1997. október 17-én Rabatban kelt jegyzőkönyvvel módosítva;
- A Marokkói Királyság és az Európai Közösség tagállamai által parafált vagy aláírt, légi szolgáltatásokkal kapcsolatos megállapodások és egyéb megállapodások, amelyek e megállapodás aláírásának napján még nem léptek hatályba, és amelyeket nem alkalmaznak ideiglenesen.
  - A Holland Királyság kormánya és a Marokkói Királyság kormánya között 2001. június 20-án Hágában létrejött, a légi szolgáltatásokról szóló, az egyetértési nyilatkozathoz 1. mellékletként csatolt megállapodás.
-

## III. MELLÉKLET

## A MŰKÖDÉSI ÉS MŰSZAKI ENGEDÉLYEKRE VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK: AZ ILLETÉKES HATÓSÁGOK

## 1. Az Európai Közösség

Németország:

Polgári Légi Közlekedési Szövetségi Hivatal (LBA)  
Szövetségi Közlekedési, Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium

Ausztria:

Polgári Légi Közlekedési Hatóság  
Közlekedési, Innovációs és Technológiaügyi Szövetségi Minisztérium

Belgium:

Légi Közlekedési Főigazgatóság  
Mobilitási és Közlekedési Szövetségi Hivatal

Ciprus:

Polgári Légi Közlekedési Osztály  
Hírközlési és Közművekért Felelős Minisztérium

Dánia:

Polgári Légi Közlekedési Osztály

Spanyolország:

Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság  
Fejlesztési Minisztérium

Észtország:

Polgári Légi Közlekedési Osztály

Finnország:

Polgári Légi Közlekedési Hatóság

Franciaország:

Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság (DGAC)

Görögország:

Görög Polgári Légi Közlekedési Hatóság  
Közlekedési és Hírközlési Minisztérium

Magyarország:

Polgári Légiközlekedési Hatóság  
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Írország:

Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság  
Közlekedési Minisztérium

Olaszország:

Nemzeti Polgári Légi Közlekedési Ügynökség (ENAC)

Lettország:

Polgári Légi Közlekedési Osztály  
Közlekedési Minisztérium

Litvánia:

Polgári Légi Közlekedési Osztály

Luxemburg:

Polgári Légi Közlekedési Igazgatóság

Málta:

Polgári Légi Közlekedési Hivatal

Hollandia:

Közlekedési, Városfejlesztési és Vízügyi Minisztérium: Polgári Légi Közlekedési és Teherfuvarozási Főigazgatóság  
Közlekedési és Vízügyi Felügyelőség

Lengyelország:

Polgári Légi Közlekedési Hivatal

Portugália:

Országos Polgári Légi Közlekedési Intézet (INAC)  
Infrastruktúraügyi, Tervezési és Területrendezési Minisztérium

Cseh Köztársaság:

Polgári Légi Közlekedési Osztály  
Közlekedési Minisztérium  
Polgári Légi Közlekedési Hatóság

Egyesült Királyság:

Légi Közlekedési Igazgatóság  
Közlekedési Minisztérium (DfT)

Szlovák Köztársaság:

Polgári Légi Közlekedési Főosztály  
Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztérium

Szlovénia:

Polgári Légi Közlekedési Főigazgatóság  
Közlekedési Minisztérium

Svédország:

Polgári Légi Közlekedési Hatóság

2. Marokkói Királyság

Polgári Repülési Igazgatóság  
Infrastruktúraügyi és Közlekedési Minisztérium

---

## IV. MELLÉKLET

**ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK**

1. A VI. mellékletben meghatározott, a légi közlekedésre vonatkozó közösségi jogszabályok valamennyi rendelkezésének a marokkói fél általi végrehajtása és alkalmazása a Közösség hatáskörébe tartozó, a vegyes bizottság által jóváhagyandó értékelés tárgyát képezi. A vegyes bizottság legkésőbb két évvel a megállapodás hatálybalépését követően elfogadja e határozatot.
  2. E határozat elfogadásának időpontjáig az I. mellékletben szereplő kölcsönösen elfogadott szolgáltatások és meghatározott útvonalak nem foglalják magukban azt a jogot, hogy a Közösség légifuvarozói forgalmat vegyenek fel Marokkóban és tegyenek ki a Marokkó területén túl fekvő pontokon, illetve fordítva, valamint hogy marokkói légifuvarozók forgalmat vegyenek fel a Közösség egy pontján, és tegyenek ki a Közösség egy másik pontján, illetve fordítva. Ugyanakkor a Marokkó és az EK-tagállamok közötti a II. mellékletben felsorolt kétoldalú megállapodásokban biztosított, az ötödik szabadságból eredő valamennyi forgalmi jog továbbra is gyakorolható, amennyiben nem tesznek állampolgárság szerinti hátrányos megkülönböztetést.
-

## V. MELLÉKLET

**A MEGÁLLAPODÁS 3. ÉS 4. CIKKÉBEN EMLÍTETT EGYÉB ÁLLAMOK JEGYZÉKE**

1. Az Izlandi Köztársaság (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás értelmében)
  2. A Liechtensteini Hercegség (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás alapján)
  3. A Norvég Királyság (az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás értelmében)
  4. A Svájci Államszövetség (az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti légi közlekedési megállapodás értelmében)
-

## VI. MELLÉKLET

## A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

E melléklet vagy az átmeneti rendelkezésekről szóló IV. melléklet eltérő rendelkezése hiányában az alábbi jogi aktusok „Alkalmazandó rendelkezéseit” e Megállapodással összhangban kell alkalmazni. Az egyes jogi aktusok esetlegesen szükséges egyedi kiigazításait az alábbi lista tartalmazza:

## A. REPÜLÉSBIZTONSÁG

Megjegyzés: Marokkónak az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnél (EASA) megfigyelőként betöltött státuszára vonatkozó pontos feltételek későbbi megbeszélések tárgyát képezik.

3922/91

A polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló, 1991. december 16-i 3922/91/EGK tanácsi rendelet,

módosítva:

- a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a tudományos és műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 1996. november 13-i 2176/96/EK bizottsági rendelettel
- a 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a tudományos és műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 1999. május 25-i 1069/1999/EK bizottsági rendelettel
- A polgári légi közlekedés területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK tanácsi rendeletnek a tudományos és műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról szóló, 2000. december 28-i 2871/2000/EK bizottsági rendelettel
- A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel

Alkalmazandó rendelkezések: Az 1–10. cikk, a 12–13. cikk – a 4. cikk (1) bekezdése, valamint a 8. cikk (2) bekezdésének 2. mondata kivételével – az I., a II. és a III. melléklet.

A 12. cikk alkalmazása tekintetében a „tagállamok” az „EK-tagállamok”.

94/56

A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről szóló, 1994. november 21-i 94/56/EK tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–12. cikk

1592/2002

A polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. július 15-i 1592/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet

módosítva:

- Az 1592/2002/EK rendelet módosításáról szóló, 2003. július 22-i 1643/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel
- Az 1592/2002/EK rendelet 6. cikkének kiigazításáról szóló, 2003. szeptember 24-i 1701/2003/EK bizottsági rendelettel

Alkalmazandó rendelkezések: 1–57. cikk, I. és II. melléklet

2003/42

A polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről szóló, 2003. június 13-i 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–11. cikk, I. és II. melléklet

1702/2003

A légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légialkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló, 2003. szeptember 24-i 1702/2003/EK bizottsági rendelet

Alkalmazandó rendelkezések: 1–4. cikk, melléklet

2042/2003

A légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló, 2003. november 20-i 2042/2003/EK bizottsági rendelet

Alkalmazandó rendelkezések: 1–6. cikk, I–IV. melléklet

104/2004

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség fellebbezési tanácsának szervezetére és összetételére vonatkozó szabályok megállapításáról szóló, 2004. január 22-i 104/2004/EK bizottsági rendelet

Alkalmazandó rendelkezések: 1–7. cikk és a melléklet

## B. LÉGIFORGALMI SZOLGÁLTATÁS

93/65

A légiforgalom-irányítási berendezések és rendszerek beszerzéséhez szükséges kompatibilis műszaki előírások meghatározásáról és használatáról szóló, 1993. július 19-i 93/65/EGK tanácsi irányelv

módosítva:

- A 2082/2000/EK rendelet módosításáról, az Eurocontrol-szabványok elfogadásáról szóló, 2002. június 4-i 980/2002/EK bizottsági rendelettel módosított, az Eurocontrol-szabványok elfogadásáról, valamint az Eurocontrol-szabványok elfogadásáról és a 93/65/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló 97/15/EK irányelv módosításáról szóló, 2000. szeptember 6-i 2082/2000/EK bizottsági rendelettel módosított, az Eurocontrol-szabványok elfogadásáról és a légiforgalom-irányítási berendezések és rendszerek beszerzéséhez szükséges kompatibilis műszaki előírások meghatározásáról és használatáról szóló 93/65/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 1997. március 25-i 97/15/EK bizottsági rendelettel

Alkalmazandó rendelkezések: 1–9. cikk, I. és II. melléklet

A 93/65/EK tanácsi rendeletre való hivatkozást 2005. október 20-tól el kell hagyni.

2082/2000

Az Eurocontrol-szabványok elfogadásáról, valamint az Eurocontrol-szabványok elfogadásáról és a 93/65/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló 97/15/EK irányelv módosításáról szóló, 2000. szeptember 6-i 2082/2000 bizottsági rendelet

módosítva:

- A 2082/2000/EK rendelet módosításáról, az Eurocontrol-szabványok elfogadásáról szóló, 2002. június 4-i 980/2002/EK bizottsági rendelettel

Alkalmazandó rendelkezések: 1–3. cikk, I–III. melléklet

549/2004

Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (keretrendelet)

Alkalmazandó rendelkezések: 1–4. cikk, 6. cikk és 9–14. cikk

550/2004

A léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (léginavigációs-szolgálati rendelet)

Alkalmazandó rendelkezések: 1–19. cikk

551/2004

A légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló, 2004. március 10-i 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (légtérrendelet)

Alkalmazandó rendelkezések: 1–11. cikk

552/2004

Az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (átjárhatósági rendelet)

Alkalmazandó rendelkezések: 1–12. cikk

#### C. KÖRNYEZETVÉDELEM

89/629

A polgári szubszonikus sugárhajtású repülőgépek zajkibocsátásának korlátozásáról szóló, 1989. december 4-i 89/629/EGK tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–8. cikk

92/14

A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény második kiadásának (1988) 16. függeléke 1. kötete 2. fejezete II. részének hatálya alá tartozó repülőgépek üzemeltetésének korlátozásáról szóló, 1992. március 2-i 92/14/EGK tanácsi irányelv

módosítva:

- A 92/14/EGK irányelv módosításáról szóló, 1998. március 30-i 98/20/EK tanácsi irányelvvel
- A 92/14/EGK irányelv módosításáról szóló, 1999. április 21-i 1999/28/EK bizottsági irányelvvel
- A 92/14/EGK tanácsi irányelv mellékletének módosításáról szóló, 2001. május 21-i 991/2001/EK bizottsági rendelettel

Alkalmazandó rendelkezések: 1–11. cikk és a melléklet

2002/30

A Közösség repülőterein a zajvédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról szóló, 2002. március 26-i 2002/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–15. cikk, I. és II. melléklet

2002/49

A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló, 2002. június 25-i 2002/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–16. cikk, I–IV. melléklet

## D. FOGYASZTÓVÉDELEM

90/314

A szervezett utazási formákról szóló, 1990. június 13-i 90/314/EGK tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk

92/59

Az általános termékbiztonságról szóló, 1992. június 29-i 92/59/EGK tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–19. cikk

93/13

A fogyasztókkal kötött szerződésekben alkalmazott tisztességtelen feltételekről szóló, 1993. április 5-i 93/13/EGK tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–10. cikk és a melléklet

95/46

A személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–34. cikk

2027/97

A légitfuvarozók baleset esetén fennálló felelősségéről szóló, 1997. október 9-i 2027/97/EK tanácsi rendelet

módosítva:

- A 2027/97/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2002. május 13-i 889/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel

Alkalmazandó rendelkezések: 1–8. cikk

261/2004

A visszautasított beszállás és légitjáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet

Alkalmazandó rendelkezések: 1–17. cikk

## E. SZÁMÍTÓGÉPES HELYFOGLALÁSI RENDSZEREK

2299/1989

A számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról szóló, 1989. július 24-i 2299/1989/EGK tanácsi rendelet

módosítva:

- A számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról szóló 2299/89/EGK rendelet módosításáról szóló, 1993. október 29-i 3089/93/EK tanácsi rendelettel
- A számítógépes helyfoglalási rendszerek (CRS) ügyviteli szabályzatáról szóló 2299/89/EGK rendelet módosításáról szóló, 1999. február 8-i 323/1999/EK tanácsi rendelettel

Alkalmazandó rendelkezések: 1–22. cikk és a melléklet

## F. SZOCIÁLIS SZEMPONTOK

1989/391

A munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló, 1989. június 12-i 89/391/EGK tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–16. cikk és 18–19. cikk

2003/88

A munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló, 2003. november 4-i 2003/88/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–19. cikk, 21–24. cikk és 26–29. cikk

2000/79

Az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közforgalmi Pilóták Szövetsége (ECA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodásról szóló, 2000. november 27-i 2000/79/EK tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–5. cikk

## G. EGYÉB JOGSZABÁLYOK

91/670

A légitársasági szakszemélyzet szakszolgálati engedélyeinek a polgári repülés területén történő kölcsönös elismeréséről szóló, 1991. december 16-i 91/670/EGK tanácsi irányelv

Alkalmazandó rendelkezések: 1–8. cikk és a melléklet

---