COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 30.3.2006
COM(2006) 145 final

2006/0048 (CNS)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO

sobre la firma y la aplicación provisional del Acuerdo Euromediterráneo de aviación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos, por otra

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO

sobre la celebración del Acuerdo Euromediterráneo de aviación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos, por otra

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Justificación y objetivos de la propuesta**

El Acuerdo Euromediterráneo de aviación entre la Comunidad Europea y el Reino de Marruecos se negoció en virtud de un mandato recibido del Consejo en diciembre de 2004.

- **Contexto general**

Sobre las bases de las directrices de negociación del mandato, el texto del Acuerdo se acordó ad referendum en la última ronda de negociaciones que tuvo lugar el 14 de diciembre de 2005, y fue rubricado por el Vicepresidente Barrot y el Sr. Ghellab, Ministro de Equipamiento y Transportes de Marruecos, con ocasión de la primera Conferencia de Ministros de Transportes celebrada en Marrakech el 15 de diciembre de 2005. La firma del Acuerdo está prevista para el primer semestre de 2006.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

No existen disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

El Acuerdo con Marruecos constituye el primer paso del proceso de fortalecimiento de las relaciones en el ámbito de la aviación entre la Comunidad Europea y los países vecinos de la UE, según se establece en la Comunicación de la Comisión COM(2005)79 final, «Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación».

2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

A lo largo de todo el proceso de negociación, la Comisión ha estado asistida por un Foro Consultivo que ha participado activamente en representación del sector.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

Se han celebrado más de seis reuniones con el Foro Consultivo, al que se facilitó el borrador del Acuerdo. Todas las observaciones del Foro se han tenido debidamente en cuenta.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

No hubo necesidad de asesoramiento técnico exterior.

- **Evaluación de impacto**

El Acuerdo contribuirá a alcanzar el mayor grado posible de convergencia entre Marruecos y la Unión Europea en cuestiones de importancia económica, social y medioambiental en el sector de la aviación.

Aspectos económicos: En virtud del Acuerdo, las compañías aéreas marroquíes adoptarán las mismas normas que aplican las compañías comunitarias en materia de seguridad aérea, protección de la aviación y competencia.

Medio ambiente: La totalidad de la normativa de medio ambiente aplicable al sector de la aviación será también adoptada por Marruecos.

Aspectos sociales: Marruecos adoptará las normas europeas en los aspectos sociales relacionados con la aviación.

El Acuerdo prevé disposiciones de salvaguardia que permiten la adopción rápida de medidas en caso de que se produzca cualquier desviación.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

Dado lo avanzado de las relaciones entre Marruecos y la Unión Europea, el Acuerdo con ese país conducirá a una integración sin fisuras del mercado del transporte marroquí en el mercado único europeo mediante un planteamiento en dos fases, basado siempre en los tres pilares de la política externa de aviación: convergencia de la normativa (integración de la legislación de aviación de la CE, participación en el cielo único europeo) y asistencia técnica selectiva (mediante instrumentos tales como el PAST), conducentes al grado mayor posible de apertura de los mercados. El resultado será un entorno comercial sin restricciones en el cual los operadores podrán tomar decisiones comerciales libremente y desarrollar su actividad en un marco caracterizado por la aplicación de las normas más exigentes en materia tanto de seguridad aérea y protección de la aviación como de protección del medio ambiente y de los consumidores.

- **Base jurídica**

Artículo 80.2, en relación con la primera frase del párrafo primero del artículo 300.2 y el artículo 300.4.

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos siguientes:

El Acuerdo Euromediterráneo de aviación entre la Comunidad y el Reino de Marruecos no es simplemente un instrumento para abrir los mercados entre las dos Partes, sino que también comprende un amplio alineamiento de la legislación sobre aviación con ámbitos clave de la normativa comunitaria en materia de seguridad,

aspectos económicos y competencia, gestión del tránsito aéreo y protección de los consumidores. El Acuerdo ofrecerá también una gradual apertura del acceso a los mercados entre Marruecos y la UE, brindando oportunidades sustanciales a los pasajeros y al sector de ambas Partes. Por último, el Acuerdo proporciona un ejemplo de lo que puede conseguirse dentro de la asociación euromediterránea.

La actuación comunitaria permitirá alcanzar mejor los objetivos de la propuesta por las razones que se exponen a continuación:

El Acuerdo permite la extensión simultánea de sus condiciones a los 25 Estados miembros, aplicando las mismas reglas sin discriminación y beneficiando a todas las compañías aéreas de la Comunidad con independencia de su nacionalidad. Estas compañías aéreas pueden operar ahora libremente desde cualquier punto situado en la Unión Europea a cualquier otro situado en Marruecos.

Asimismo aumentarán las oportunidades comerciales: con una población marroquí de aproximadamente 31 millones de habitantes y una población de la UE cifrada en 450 millones, el crecimiento anual que se registra actualmente en el tráfico aéreo se encuentra ya próximo al 7%. La eliminación de todas las limitaciones de capacidad entre Marruecos y la UE puede también atraer nuevas empresas al mercado y crear oportunidades de explotación en aeropuertos infrautilizados. Los nuevos derechos sobre código compartido y arrendamiento con tripulación brindarán nuevas oportunidades a las compañías aéreas y contribuirán al desarrollo del mercado.

Por añadidura, el alineamiento de la legislación de aviación sólo puede alcanzarse a nivel de la Comunidad, dado que el ámbito de aplicación del Acuerdo incluye la normativa comunitaria.

Por tanto, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

A partir de la Fase 1, se crea un órgano mixto para debatir las cuestiones relativas a la aplicación del Acuerdo, así como para decidir la integración en el mismo de nuevas disposiciones legislativas. El Comité Mixto se ocupará de la evolución del Acuerdo, y tratará aspectos sociales y propuestas económicas en materia de propiedad y control. El Comité Mixto estará compuesto por representantes de la Comisión y de los Estados miembros.

Además, los Estados miembros seguirán desempeñando sus tareas administrativas tradicionales en el contexto del transporte aéreo internacional, aunque bajo normas comunes aplicadas uniformemente.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumentos propuestos: otros.

No convienen otros instrumentos por la siguiente razón:

Las relaciones bilaterales de aviación sólo pueden regularse con acuerdos internacionales.

4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene incidencia en el presupuesto comunitario.

5) INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Simulación, fase piloto y periodo transitorio**

Hubo o habrá un período transitorio para la propuesta.

- **Espacio Económico Europeo**

Esta propuesta de acto se refiere a un asunto pertinente para el EEE y, por tanto, procede hacerla extensiva al Espacio Económico Europeo.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO

sobre la firma y la aplicación provisional del Acuerdo Euromediterráneo de aviación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos, por otra

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80.2, en relación con la primera frase del párrafo primero de su artículo 300.2 y con su artículo 300.4,

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad y los Estados miembros un Acuerdo Euromediterráneo de aviación con el Reino de Marruecos (en lo sucesivo denominado «el Acuerdo»).

(2) El 14 de diciembre de 2005 se rubricó un acuerdo en Marrakech.

(3) El Acuerdo debe ser firmado y aplicado provisionalmente por la Comunidad y los Estados miembros, a reserva de su posible celebración en una fecha posterior.

(4) Es necesario fijar mecanismos para la participación de la Comunidad y los Estados miembros en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 21 del Acuerdo y en los procedimientos de arbitraje regulados por el artículo 22, así como para la aplicación de determinadas disposiciones del Acuerdo, incluidas las relativas a la adopción de medidas de salvaguardia, la concesión y revocación de derechos de tráfico y algunas cuestiones de seguridad aérea y protección de la aviación.

DECIDEN:

Artículo 1 (Firma)

A reserva de una posible celebración en fecha posterior, se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a la persona facultada para firmar, en nombre de la Comunidad, el Acuerdo Euromediterráneo de aviación entre, por una parte, la Comunidad Europea y sus Estados miembros y, por otra, el Reino de Marruecos. El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2 (Aplicación provisional)

A la espera de su entrada en vigor, el presente Acuerdo será aplicado con carácter provisional por la Comunidad y los Estados miembros desde la fecha de su firma.

Artículo 3 (Comité Mixto)

1. La representación de la Comunidad y los Estados miembros en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 21 del Acuerdo se encomendará a representantes de la Comisión y de los Estados miembros.

2. La Comisión fijará la posición que adopte la Comunidad y los Estados miembros en el seno del Comité Mixto con respecto a la modificación de los anexos al presente Acuerdo, los aspectos regulados por los artículos 6 o 7 del Acuerdo y cualquier otro asunto de competencia comunitaria exclusiva. En todos los demás casos será el Consejo quien determine la posición de la Comunidad, pronunciándose por mayoría cualificada y previa propuesta de la Comisión.

3. La posición de la Comunidad y de los Estados miembros en el Comité Mixto será presentada por la Comisión.

Artículo 4 (Arbitraje)

1. La Comisión representará a la Comunidad y a los Estados miembros en los procedimientos de arbitraje regulados por el artículo 22 del Acuerdo.

2. Cualquier decisión de suspender las ventajas concedidas de conformidad con el artículo 22.6 del Acuerdo será tomada por el Consejo sobre la base de una propuesta de la Comisión. El Consejo decidirá por mayoría cualificada.

3. Cualquier otra actuación adecuada que se vaya a adoptar en cuestiones de competencia comunitaria exclusiva con arreglo al artículo 22 del Acuerdo será decidida por la Comisión, con asistencia de un Comité especial de representantes de los Estados miembros nombrado por el Consejo.

Artículo 5 (Medidas de salvaguardia)

1. La Comisión, asistida por un Comité especial de representantes de los Estados miembros nombrado por el Consejo, decidirá sobre la adopción de medidas de salvaguardia conforme al artículo 23 del Acuerdo, por iniciativa propia o a solicitud de un Estado miembro.

2. Cuando un Estado miembro solicite a la Comisión que aplique medidas de salvaguardia, facilitará a ésta la información necesaria para justificarlas. La Comisión adoptará una decisión al respecto en el plazo de un mes o, en casos urgentes, en un máximo de 10 días hábiles, e informará de la misma al Consejo y a los Estados miembros. Cualquier Estado miembro podrá recurrir al Consejo la decisión de la Comisión en un plazo de 10 días hábiles a partir de dicha notificación. El Consejo podrá tomar una decisión distinta en el mes siguiente a la fecha de presentación del recurso. El Consejo decidirá por mayoría cualificada.

Artículo 6 (Derechos de tráfico)

1. Los Estados miembros informarán por anticipado a la Comisión de cualquier decisión que pretendan adoptar de conformidad con los artículos 3 o 4 del Acuerdo.

2. Si en cualquier momento la Comisión determina que una decisión que un Estado miembro haya adoptado o pretenda adoptar de conformidad con los artículos 3 o 4 del presente Acuerdo es incompatible con este último, enviará una decisión a dicho Estado miembro requiriéndole para que tome las medidas necesarias a fin de atenerse a lo dispuesto en el Acuerdo. La Comisión informará al Consejo y a los demás Estados miembros de dicha decisión. Cualquier Estado miembro podrá recurrir al Consejo la decisión de la Comisión en el plazo de 10 días hábiles a partir de dicha notificación. El Consejo podrá adoptar una decisión distinta en el mes siguiente a la fecha de presentación del recurso. El Consejo decidirá por mayoría cualificada.

Artículo 7 (Seguridad aérea)

Los Estados miembros informarán inmediatamente a la Comisión de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 13 del Acuerdo.

Artículo 8 (Protección de la aviación)

Los Estados miembros informarán a la Comisión inmediatamente de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 14 del Acuerdo.

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo
El Presidente

2006/0048 (CNS)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO

sobre la celebración del Acuerdo Euromediterráneo de aviación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos, por otra

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL SENO DEL CONSEJO,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80.2, en relación con la primera frase del párrafo primero de su artículo 300.2, el párrafo primero de su artículo 300.3 y su artículo 300.4,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad y los Estados miembros un Acuerdo Euromediterráneo de aviación con el Reino de Marruecos (en lo sucesivo denominado «el Acuerdo»).

(2) El Acuerdo se firmó el .. ……;

(3) El Acuerdo debe ser aprobado por la Comunidad y los Estados miembros.

(4) Es necesario fijar mecanismos para la participación de la Comunidad y los Estados miembros en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 21 del Acuerdo y en los procedimientos de arbitraje regulados por el artículo 22, así como para la aplicación de determinadas disposiciones del Acuerdo, incluidas las relativas a la adopción de medidas de salvaguarda, la concesión y revocación de derechos de tráfico y algunas cuestiones de seguridad aérea y protección de la aviación.

DECIDEN:

Artículo 1 (Aprobación)

1. Queda aprobado en nombre de la Comunidad el Acuerdo Euromediterráneo de aviación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos, por otra. El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

2. Tres ultimar sus respectivos procedimientos internos para la entrada en vigor del Acuerdo, los Estados miembros transmitirán a la Secretaría del Consejo la nota diplomática mencionada en el artículo 29 del Acuerdo.

3. Se autoriza al Presidente del Consejo a designar a la persona facultada para entregar al Reino de Marruecos las notas diplomáticas a que hace referencia el artículo 29 del Acuerdo en nombre de la Comunidad y los Estados miembros. *[Basado en el artículo 25 del Acuerdo con los Estados Unidos, que el Servicio Jurídico sugiere insertar en el artículo 29]*

Artículo 2 (Comité Mixto)

1. La representación de la Comunidad y los Estados miembros en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 21 del Acuerdo se encomendará a representantes de la Comisión y de los Estados miembros.

2. La Comisión fijará la posición que adopte la Comunidad y los Estados miembros en el seno del Comité Mixto con respecto a la modificación de los anexos al presente Acuerdo, los aspectos regulados por los artículos 6 o 7 del Acuerdo y cualquier otro asunto de competencia comunitaria exclusiva. En todos los demás casos será el Consejo quien determine la posición de la Comunidad, pronunciándose por mayoría cualificada y previa propuesta de la Comisión.

3. La posición de la Comunidad y de los Estados miembros en el Comité Mixto será presentada por la Comisión.

Artículo 3 (Arbitraje)

1. La Comisión representará a la Comunidad y a los Estados miembros en los procedimientos de arbitraje regulados por el artículo 22 del Acuerdo.

2. Cualquier decisión de suspender las ventajas concedidas de conformidad con el artículo 22.6 del Acuerdo será tomada por el Consejo sobre la base de una propuesta de la Comisión. El Consejo decidirá por mayoría cualificada.

3. Cualquier otra actuación adecuada que se vaya a adoptar en cuestiones de competencia comunitaria exclusiva con arreglo al artículo 22 del Acuerdo será decidida por la Comisión, con asistencia de un Comité especial de representantes de los Estados miembros nombrado por el Consejo.

Artículo 4 (Medidas de salvaguardia)

1. La Comisión, asistida por un Comité especial de representantes de los Estados miembros nombrado por el Consejo, decidirá sobre la adopción de medidas de salvaguardia conforme al artículo 23 del Acuerdo, por iniciativa propia o a solicitud de un Estado miembro.

2. Cuando un Estado miembro solicite a la Comisión que aplique medidas de salvaguardia, facilitará a ésta la información necesaria para justificarlas. La Comisión adoptará una decisión sobre tal solicitud en el plazo de un mes o, en casos urgentes, en un máximo de 10 días hábiles, e informará de la misma al Consejo y a los Estados miembros. Cualquier Estado miembro podrá recurrir al Consejo la decisión de la Comisión en un plazo de 10 días hábiles a partir de dicha notificación. El Consejo podrá tomar una decisión distinta en el mes siguiente a la fecha de presentación del recurso. El Consejo decidirá por mayoría cualificada.

Artículo 5 – (Derechos de tráfico)

1. Los Estados miembros informarán por anticipado a la Comisión de cualquier decisión que pretenden adoptar de conformidad con los artículos 3 o 4 del Acuerdo.

2. Si en cualquier momento la Comisión determina que una decisión que un Estado miembro haya adoptado o pretenda adoptar con arreglo a los artículos 3 o 4 del presente Acuerdo es incompatible con este último, enviará una decisión a dicho Estado miembro requiriéndole para que tome las medidas necesarias a fin de atenerse a lo dispuesto en el Acuerdo. La Comisión informará al Consejo y a los demás Estados miembros de dicha decisión. Cualquier Estado miembro podrá recurrir al Consejo la decisión de la Comisión en el plazo de 10 días hábiles a partir de dicha notificación. El Consejo podrá tomar una decisión distinta en el mes siguiente a la fecha de presentación del recurso. El Consejo decidirá por mayoría cualificada.

Artículo 6 (Seguridad aérea)

Los Estados miembros informarán a la Comisión inmediatamente de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 13 del Acuerdo.

Artículo 7 (Protección de la aviación)

Los Estados miembros informarán a la Comisión inmediatamente de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 14 del Acuerdo.

Hecho en Bruselas

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN
ENTRE
LA COMUNIDAD EUROPEA
Y SUS ESTADOS MIEMBROS, por una parte,
y, por otra parte,
EL REINO DE MARRUECOS

EL REINO DE BÉLGICA,

LA REPÚBLICA CHECA,

EL REINO DE DINAMARCA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA DE ESTONIA,

LA REPÚBLICA HELÉNICA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

IRLANDA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

LA REPÚBLICA DE CHIPRE,

LA REPÚBLICA DE LETONIA,

LA REPÚBLICA DE LITUANIA,

EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,

LA REPÚBLICA DE HUNGRÍA,

LA REPÚBLICA DE MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

EL REINO DE SUECIA,

EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE,

Partes contratantes en el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, en lo sucesivo denominadas «Estados miembros», y

LA COMUNIDAD EUROPEA,

denominada en lo sucesivo «la Comunidad», por una parte, y

EL REINO DE MARRUECOS,

denominado en lo sucesivo «Marruecos», por otra,

Deseosos de promover un sistema internacional de aviación basado en la competencia leal entre compañías aéreas con mínima interferencia y regulación por parte del Estado;

Deseosos de facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional, mediante iniciativas como el desarrollo de redes de transporte aéreo que satisfagan adecuadamente las necesidades de los pasajeros y los expedidores en relación con los servicios de transporte aéreo;

Deseosos de brindar a las compañías aéreas la posibilidad de ofrecer al viajero y al expedidor precios y servicios competitivos en mercados abiertos;

Deseosos de que todos los ámbitos del sector del transporte aéreo, incluidos los trabajadores de las compañías aéreas, se beneficien de un acuerdo de liberalización;

Deseosos de garantizar el más alto grado de seguridad y protección del transporte aéreo internacional, y reafirmando su grave preocupación ante los actos o amenazas contra la protección de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de personas y bienes, afectan negativamente a la explotación del transporte aéreo y minan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Tomando nota del Convenio sobre aviación civil internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Deseosos de garantizar la igualdad de condiciones de competencia a las compañías aéreas;

Reconociendo que las subvenciones públicas pueden afectar negativamente a la competencia entre compañías aéreas y poner en peligro los objetivos básicos del presente Acuerdo;

Afirmando la importancia de la protección del medio ambiente en el desarrollo y aplicación de la política internacional de aviación y reconociendo los derechos de los Estados soberanos a tomar las medidas adecuadas a tal fin;

Señalando la importancia de la protección del consumidor, incluidas las medidas previstas en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, en la medida en que ambas Partes lo son también en dicho Convenio;

Proponiéndose utilizar como base el marco de los acuerdos de transporte aéreo existentes para abrir el acceso a los mercados y potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las compañías aéreas, los trabajadores y las sociedades de ambas Partes;

Considerando que un acuerdo entre la Comunidad Europea y Marruecos puede constituir una referencia en las relaciones de aviación euromediterráneas para la plena promoción de las ventajas de la liberalización en este sector económico crucial;

Observando que tal acuerdo tiene por objeto una aplicación progresiva, aunque integral, y que un mecanismo adecuado puede garantizar un permanente proceso de armonización con la legislación comunitaria,

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, y salvo indicación en contrario, se entiende por:

1. «servicio acordado» y «ruta especificada»: el transporte aéreo internacional de conformidad con el artículo 2 y el anexo I al presente Acuerdo;

2. «Acuerdo»: el presente Acuerdo, así como sus anexos y cualesquiera modificaciones introducidas en los mismos;

3. «transporte aéreo»: el transporte a bordo de aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido a cambio de una remuneración o por arrendamiento, lo cual, para no dejar lugar a dudas, incluye el transporte aéreo regular y no regular (charter) y los servicios exclusivamente de carga;

4. «Acuerdo de asociación»: el Acuerdo Euromediterráneo por el que se crea una asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos, por otra, hecho en Bruselas el 26 de febrero de 1996;

5. «licencia de explotación comunitaria»: una licencia de explotación relativa a las compañías aéreas establecidas en la Comunidad Europea concedida y mantenida de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas;

6. «Convenio»: el Convenio sobre aviación civil internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluidos:

(a) toda enmienda que, habiendo entrado en vigor con arreglo al artículo 94.a) del Convenio, haya sido ratificada tanto por Marruecos como por el Estado o Estados miembros de la Comunidad Europea según sea pertinente en cada caso, y

(b) todo anexo o enmienda del mismo aprobados de conformidad con el artículo 90 del Convenio, siempre que hayan entrado en vigor tanto en Marruecos como en el Estado o Estados miembros de la Comunidad Europea según sea pertinente en cada caso.

7. «coste íntegro»: el coste de prestación de un servicio, más una tasa razonable por gastos de administración y, cuando proceda, cualesquiera tasas destinadas a incorporar los costes medioambientales y aplicadas sin distinción por razón de nacionalidad;

8. «Partes»: por un lado, la Comunidad o los Estados miembros, o la Comunidad y sus Estados miembros, de conformidad con sus respectivas competencias y, por otro, Marruecos;

9. «nacionales»: Toda persona física o jurídica de nacionalidad marroquí en el caso de la Parte Marroquí, o de nacionalidad de un Estado miembro en el caso de la Parte Europea, en la medida en que, en el caso de una persona jurídica, ésta se encuentre en todo momento bajo el control efectivo, ya sea directamente o por participación mayoritaria, de personas físicas o jurídicas que posean la nacionalidad marroquí, en el caso de la Parte Marroquí, o de personas físicas o jurídicas que posean la nacionalidad de un Estado miembro o alguno de los terceros países indicados en el anexo V, por lo que respecta a la Parte Europea;

10. «subvenciones»: toda aportación financiera concedida por las autoridades, organismos regionales u otros organismos públicos, es decir, en los siguientes casos:

(a) cuando la práctica de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público implique una transferencia directa de fondos, tales como donaciones, préstamos o aportaciones de capital, o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos, por ejemplo, garantías de préstamos);

(b) cuando se condonen o no se recauden ingresos de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público que en otro caso se percibirían;

(c) cuando un Gobierno o entidad regional u otro organismo público proporcione bienes o servicios –que no sean de infraestructura general- o compre bienes o servicios;

(d) cuando un Gobierno o entidad regional u otro organismo público realice pagos a un mecanismo de financiación, o encomiende a una entidad privada una o varias de las funciones descritas en las letras a) a c) *supra* que normalmente incumbirían al Gobierno, o le ordene que las lleve a cabo, y la práctica no difiera, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los Gobiernos;

y con ello se otorgue un beneficio;

11. «transporte aéreo internacional»: el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;

12. «precio»: las tarifas aplicadas por las compañías aéreas o sus agentes al transporte aéreo de pasajeros, equipaje y/o carga (excluido el correo), incluido, en su caso, el transporte de superficie en relación con un transporte aéreo internacional, así como las condiciones a que está sujeta su aplicación.

13. «SESAR», la implementación técnica del cielo único europeo que ofrece un desarrollo y despliegue sincronizados y coordinados de las nuevas generaciones de sistemas de gestión del tránsito aéreo; y

14. «territorio»: por lo que respecta al Reino de Marruecos, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial bajo su soberanía o jurisdicción y, por lo que respecta a la Comunidad Europea y sus Estados miembros, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial donde se aplica el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y que están sujetos a las disposiciones de dicho Tratado o de cualquier instrumento que suceda a éste; la aplicación del presente Acuerdo al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado; la aplicación del presente Acuerdo al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que empiece a aplicarse el régimen descrito en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 diciembre de 1987.

TÍTULO I

DISPOSICIONES ECONÓMICAS

Artículo 2

Derechos de tráfico

1. Las Partes conceden con carácter recíproco a las compañías aéreas de la otra Parte los siguientes derechos en relación con las actividades de transporte aéreo internacional, salvo disposición contraria en el anexo I:

   (a) derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;

   (b) derecho a hacer escala en su territorio para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo en el transporte aéreo (fines no comerciales);

   (c) cuando operen un servicio acordado en una ruta especificada, derecho a hacer escala en su territorio para embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, por separado o de forma combinada; y

   (d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá entenderse en el sentido de que se otorgue:

   (a) a las compañías aéreas de Marruecos, el derecho a admitir a bordo, en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro de la Comunidad Europea, a cambio de una contraprestación;

   (b) a las compañías aéreas de la Comunidad Europea, el derecho a admitir a bordo, en el territorio de Marruecos, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de Marruecos, a cambio de una contraprestación.

Artículo 3

Autorización

Cuando las autoridades competentes de una Parte reciban solicitudes de autorización de operaciones de una compañía aérea de la otra Parte, concederán dichas autorizaciones con la mínima demora administrativa, a condición de que:

(a) por lo que respecta a las compañías aéreas de Marruecos:

– la compañía aérea tenga su principal centro de actividad y, si procede, su sede social, en Marruecos, y haya recibido su licencia y todo otro documento correspondiente de conformidad con la legislación del Reino de Marruecos;

– el control reglamentario efectivo de la compañía aérea lo ejerza y mantenga Marruecos; y

– la compañía aérea sea y siga siendo propiedad, directamente o por participación mayoritaria, de Marruecos y/o nacionales de Marruecos y esté controlada efectivamente por Marruecos y/o nacionales de Marruecos, o sea y siga siendo propiedad, directamente o por participación mayoritaria, de los Estados miembros y/o nacionales de los Estados miembros, y esté controlada efectivamente por los Estados miembros y/o nacionales de los Estados miembros;

(b) por lo que respecta a las compañías aéreas de la Comunidad Europea:

– la compañía aérea tenga su principal centro de actividad y, si procede, su sede social, en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea en virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y haya recibido una licencia de explotación comunitaria; y

– el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición del certificado de operador aéreo ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada;

– la compañía aérea sea y siga siendo propiedad, directamente o por participación mayoritaria, de los Estados miembros y/o nacionales de los Estados miembros, o de otros Estados enumerados en el anexo 5 y/o los nacionales de esos otros Estados;

(c) la compañía aérea cumpla los requisitos prescritos por las leyes y reglamentaciones aplicadas normalmente a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que considere la solicitud o solicitudes; y

(d) se mantengan y administren las disposiciones de los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación).

Artículo 4

Revocación de la autorización

1. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes podrán revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o bien suspender o limitar de otra manera las operaciones de una compañía aérea de la otra Parte en los siguientes casos:

(a) por lo que respecta a las compañías aéreas de Marruecos:

– si la compañía aérea no tiene su principal centro de actividad o, si procede, su sede social, en Marruecos, o no ha recibido su licencia de explotación y todo otro documento correspondiente de conformidad con la legislación del Reino de Marruecos;

– si el control reglamentario efectivo de la compañía aérea no lo ejerce y mantiene Marruecos; o

– si la compañía aérea no es propiedad o no está controlada efectivamente, de modo directo o por participación mayoritaria, por Marruecos y/o nacionales de Marruecos o por los Estados miembros y/o nacionales de los Estados miembros;

(b) por lo que respecta a las compañías aéreas de la Comunidad Europea:

– si la compañía aérea no tiene su principal centro de actividad o, si procede, su sede social, en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea en virtud del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, o no ha recibido una licencia de explotación comunitaria; si el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce y mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada; o

– si la compañía área no es propiedad ni está efectivamente controlada, directamente o por participación mayoritaria, por Estados miembros y/o nacionales de Estados miembros, o por los otros Estados enumerados en el anexo 5 y/o nacionales de esos otros Estados;

(c) si la compañía aérea ha incumplido las leyes y reglamentaciones mencionadas en el artículo 5 (Aplicación de la normativa) del presente Acuerdo. o

(d) si no se mantienen y administran las disposiciones de los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación).

2. A menos que sea esencial la adopción inmediata de medidas para evitar que persistan los incumplimientos mencionados en 1.c) o 1.d), los derechos establecidos en el presente artículo se ejercerán sólo tras celebrarse las oportunas consultas con las autoridades competentes de la otra Parte.

Artículo 4 bis

Inversión

La posibilidad de que un Estado miembro o sus nacionales ostenten la propiedad mayoritaria o el control efectivo de una compañía aérea de Marruecos, o de que Marruecos o sus nacionales disfruten de la propiedad mayoritaria o el control efectivo de una compañía aérea de la Comunidad Europea, estará sujeta a la oportuna decisión preliminar del Comité Mixto creado por el presente Acuerdo.

Esta decisión especificará las condiciones para la explotación de los servicios acordados en virtud del presente Acuerdo y los servicios entre terceros países y las Partes.

Lo dispuesto en el artículo 21.9 no se aplica a este tipo de decisiones.

Artículo 5

Aplicación de la normativa

1. Al entrar o salir del territorio de una Parte, y mientras permanezcan en él, las compañías aéreas de la otra Parte estarán sujetas a las leyes y reglamentaciones vigentes en dicho territorio en materia de entrada y salida de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, así como operación y navegación de aeronaves.

2. Al entrar o salir del territorio de una Parte, y mientras permanezcan en él, los pasajeros, tripulación y carga de las compañías aéreas de la otra Parte estarán sujetos a las leyes y reglamentaciones vigentes en dicho territorio en materia de entrada y salida (incluida la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena y, en el caso del correo, la reglamentación postal).

Artículo 6

Competencia

En el ámbito del presente Acuerdo, se aplicarán las disposiciones del título IV, capítulo II («Competencia y otras disposiciones económicas ») del Acuerdo de asociación, salvo que se establezcan normas más específicas en el presente Acuerdo.

Artículo 7

Subvenciones

1. Las Partes reconocen que las subvenciones públicas a las compañías aéreas falsean o amenazan falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas en la prestación de servicios de transporte aéreo, ponen en peligro los objetivos básicos del Acuerdo y son incompatibles con el principio de una zona de aviación abierta.

2. Cuando se considere esencial conceder subvenciones públicas a una compañía o compañías aéreas que operen al amparo del presente Acuerdo con el fin de alcanzar un objetivo legítimo, tales subvenciones serán proporcionadas al objetivo y transparentes, y estarán concebidas para que, en la medida de lo posible, se minimicen sus efectos adversos sobre las compañías aéreas de la otra Parte. La Parte que se disponga a conceder cualquier subvención de este tipo informará sin demora a la otra Parte de sus intenciones, y de la compatibilidad de dicha subvención con los criterios establecidos en el presente Acuerdo.

3. Si una Parte considera que una subvención concedida por la otra Parte o, en su caso, por un organismo público de un tercer país, no se atiene a los criterios establecidos en el apartado 2, podrá solicitar una reunión del Comité Mixto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 21, para que éste examine la cuestión y elabore respuestas adecuadas a las preocupaciones que se juzguen legítimas.

4. Cuando una controversia no pueda ser resuelta por el Comité Mixto, las Partes se reservan la facultad de aplicar su legislación antisubvenciones respectiva.

5. Lo dispuesto en el presente artículo se entiende sin perjuicio de las leyes y reglamentaciones de las Partes en materia de servicios aéreos esenciales y obligaciones de servicio público en sus territorios.

Artículo 8

Oportunidades comerciales

1. Las compañías aéreas de una Parte tendrán derecho a establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo y actividades conexas.

2. Las compañías aéreas de las Partes disfrutarán del derecho a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte, de conformidad con las leyes y reglamentaciones de esta última, personal de gestión y ventas, así como personal técnico, operativo y de otras especialidades, según sea necesario para la prestación del transporte aéreo.

3. a) Sin perjuicio de la letra b) del presente artículo, las compañías aéreas de cualquiera de las Partes gozarán de los siguientes derechos en materia de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte:

   i) derecho a realizar su propia asistencia en tierra («autoasistencia») o, a su discreción:

   ii) derecho a elegir entre proveedores que compitan por ofrecer una parte o la totalidad de los servicios de asistencia en tierra, cuando dichos proveedores disfruten de acceso al mercado en virtud de la normativa vigente y estén presentes en el mercado.

   b) Para las siguientes categorías de servicios de asistencia en tierra, a saber, equipajes, operaciones en pista, carburante y lubricación, carga y correo (manipulación entre la terminal y la aeronave), los derechos previstos en los incisos i) y ii) de la letra a) estarán sujetos exclusivamente a limitaciones específicas de espacio disponible o capacidad derivadas de la necesidad de mantener una operación segura del aeropuerto. Cuando dichas limitaciones impidan la autoasistencia y no exista competencia efectiva entre los proveedores de servicios de asistencia en tierra, dichos servicios se ofrecerán en su totalidad en condiciones adecuadas y equitativas a todas las compañías aéreas; sus precios no excederán de su coste íntegro, incluido un rendimiento razonable sobre los activos, después de amortización.

4. Cualquier compañía aérea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente y/o, a su discreción, a través de sus agentes u otros intermediarios nombrados por ella. Las compañías aéreas gozarán del derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona podrá comprarlo libremente, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad.

5. Toda compañía aérea tendrá derecho, tras presentar la oportuna solicitud, a convertir y remitir los ingresos que obtenga en el territorio de la otra Parte a su territorio nacional y, salvo si ello es contrario a las leyes y reglamentaciones de aplicación general, a otro país o países de su elección. La conversión y remesa de fondos se autorizarán sin tardanza, y sin aplicar restricciones ni tributación, al tipo de cambio para transacciones y remesas vigente en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de transferencia de fondos.

6. Las compañías aéreas de cualquiera de las Partes estarán autorizadas a pagar en moneda local los gastos locales que realicen en el territorio de la otra Parte, incluida la compra de carburante. Si lo desean, podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda libremente convertible, de conformidad con la normativa local sobre divisas.

7. Al operar u ofrecer servicios en virtud del presente Acuerdo, cualquier compañía aérea de una Parte podrá concertar acuerdos de cooperación comercial en materias tales como reserva de capacidad o código compartido con:

   a) cualquier compañía o compañías aéreas de las Partes; y

   b) cualquier compañía o compañías aéreas de un tercer país; y

   c) cualquier proveedor de transporte de superficie, terrestre o marítimo, de cualquier país,

   a condición de que, i) todos los participantes en dichos acuerdos estén debidamente facultados para concertarlos, y ii) los acuerdos cumplan las condiciones prescritas por las leyes y reglamentaciones que las Partes apliquen normalmente en tales casos. Por lo que respecta al uso de código compartido en la venta de transporte aéreo de pasajeros, el comprador será informado en el punto de venta, o en todo caso antes del embarque, de qué proveedor de transporte operará los distintos sectores del servicio.

8. a) En relación con el transporte de pasajeros, los proveedores de transporte de superficie no estarán sujetos a la normativa que regula el transporte aéreo por el solo hecho de que la compañía aérea ofrezca en su propio nombre dicho transporte de superficie. Los proveedores de transporte de superficie podrán decidir según su criterio la posibilidad de concertar acuerdos de colaboración. Al decidir sobre el acuerdo concreto, los proveedores de transporte de superficie podrán considerar, entre otras cosas, los intereses del consumidor, así como las limitaciones técnicas, económicas, de espacio y de capacidad.

   b) Por añadidura, y no obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los proveedores indirectos de servicios de transporte de carga de las Partes utilizar sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de carga de superficie con

destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de Marruecos o de la Comunidad Europea, o en terceros países, incluido el transporte con origen o destino en cualquier aeropuerto con servicios de aduanas, e incluido también, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las leyes y reglamentaciones aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las compañías aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie si lo desean, o bien concertar acuerdos con otros transportistas de superficie, incluso si dicho transporte de superficie es operado por otras compañías aéreas o por proveedores indirectos de servicios de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que engobe el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se dé a los expedidores una impresión engañosa con respecto a las circunstancias de dicho transporte.

Artículo 9

Derechos y gastos de aduana

1. Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves operadas en transporte aéreo internacional por las compañías aéreas de la otra Parte, su equipo habitual, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos motores), suministros para la aeronave (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por éstos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros objetos destinados o utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de las aeronaves en transporte aéreo internacional, quedarán exentos, sobre bases de reciprocidad, de toda restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y gravámenes o tasas similares que: a) sean aplicados por las autoridades nacionales o locales o la Comunidad Europea, y b) no graven servicios prestados, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes y tasas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, a excepción de los aplicados por servicios prestados, y en condiciones de reciprocidad:

   a) los suministros introducidos en el territorio de una Parte o entregados y embarcados en dicho territorio, dentro de límites prudenciales, para ser usados durante el viaje de salida en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte dedicadas al transporte internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en la que fueron embarcados;

   b) el equipo de tierra y piezas de recambio (incluidos motores) introducidos en el territorio de una Parte para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de compañías aéreas de la otra Parte utilizadas en el transporte aéreo internacional;

c) el combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos en el territorio de una Parte o entregados y embarcados en dicho territorio para ser usados en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el territorio de la Parte en la que fueron embarcados; y

d) el material impreso, de conformidad con la legislación de aduanas de cada una de las Partes, introducido en el territorio de una Parte o entregado y embarcado en dicho territorio para ser usado durante el viaje de salida en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte dedicadas al transporte internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el territorio de la Parte en la que fueron embarcados; y

e) el equipo de seguridad y protección de la aviación para uso en aeropuertos o terminales de carga.

3. El presente Acuerdo no exime al combustible suministrado por una Parte a las compañías aéreas dentro de su territorio de impuestos, tasas, derechos y gravámenes similares a los mencionados en el apartado 1. Cuando entren o salgan del territorio de una Parte, y mientras permanezcan en él, las compañías aéreas de la otra Parte estarán sujetas a las leyes y reglamentaciones de aquélla en materia de venta, suministro y utilización de carburante de aeronaves.

4. El equipo y los suministros mencionados en los apartados 1 y 2 podrán ser sometidos a la vigilancia o control de las autoridades competentes

5. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán también cuando las compañías aéreas de una Parte hayan contratado con otra compañía aérea que asimismo disfrute de tales exenciones en la otra Parte, un préstamo o cesión, en el territorio de esta última, de los objetos a que se refieren los apartados 1 y 2.

6. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá a las Partes imponer derechos, impuestos o gravámenes sobre los bienes vendidos para fines distintos del consumo a bordo por los pasajeros durante un segmento del servicio aéreo situado entre dos puntos de su territorio en que se permita el embarque o desembarque.

Artículo 10

Tasas de usuario

1. Ninguna Parte impondrá ni permitirá que se impongan a las compañías aéreas de la otra Parte tasas de usuario superiores a las aplicadas a sus propias compañías aéreas que operen servicios aéreos internacionales similares.

2. Sólo podrá incrementarse la cuantía de las tasas o introducirse tasas nuevas tras las oportunas consultas entre las autoridades de tarifación competentes y las compañías aéreas de las Partes interesadas. Se informará a los usuarios con suficiente antelación de toda propuesta de modificación de tasas, a fin de que aquéllos puedan expresar sus opiniones antes de que se realicen dichos cambios. Las Partes fomentarán también el

intercambio de la información que resulte necesaria para evaluar con precisión si las tasas son razonables, están justificadas y se imputan correctamente, de conformidad con los principios del presente artículo.

Artículo 11

Precios

Los precios de los servicios de transporte aéreo operados de conformidad con el presente Acuerdo se fijarán libremente y no estarán sujetos a aprobación, aunque se podrá establecer una obligación de registro, con fines exclusivamente informativos. Los precios que vayan a aplicarse a un transporte que se realice íntegramente en el interior de la Comunidad Europea se atendrán a la normativa comunitaria.

Artículo 12

Estadística

Las autoridades competentes de las Partes se facilitarán mutuamente, tras cursarse la oportuna solicitud, la información y los datos estadísticos sobre el tráfico realizado por las compañías aéreas autorizadas por una Parte en los servicios acordados con origen o destino en el territorio de la otra, utilizando el mismo formato con el que tales datos e información hayan sido elaborados y presentados por las compañías aéreas autorizadas a sus propias autoridades nacionales competentes. La solicitud de cualquier otro dato estadístico relativo al tráfico que las autoridades competentes de una Parte presenten a las autoridades de la otra Parte se debatirá en el seno del Comité Mixto, a solicitud de cualquiera de las Partes.

TÍTULO II

COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

Artículo 13

Seguridad aérea

1. La Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en la legislación de la Comunidad Europea en materia de seguridad aérea que se especifica en el anexo 6.A, en las condiciones definidas a continuación.

2. Las Partes se asegurarán de que las aeronaves matriculadas en una Parte de las que se sospeche que incumplen las normas internacionales de seguridad fijadas de conformidad con el Convenio que aterricen en aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional en el territorio de la otra Parte, se someten a inspecciones organizadas por las autoridades competentes de la otra Parte, en pista, a bordo y alrededor de la aeronave, para que se pueda comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación como el estado visible de la aeronave y su equipo.

3. Cualquiera de las Partes podrá pedir en todo momento la celebración de consultas en relación con las normas de seguridad que mantenga la otra Parte.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará como una limitación a la facultad de las autoridades competentes de una Parte para tomar inmediatamente todas las medidas adecuadas cuando determinen que un producto u operación pueden:

   a) incumplir las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio o con la normativa especificada en el anexo 6.A, según proceda, o

   b) generar graves dudas – a raíz de una inspección con arreglo al apartado 2 – en cuanto a que una aeronave o la operación de una aeronave incumplan las normas mínimas fijadas de conformidad con el Convenio o la legislación especificada en el anexo 6.A, o

   c) generar graves dudas en cuanto a una falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas mínimas fijadas de conformidad con el Convenio o la legislación especificada en el anexo 6.A, según proceda.

5. Cuando las autoridades competentes de otra Parte tomen medidas en virtud del apartado 4, informarán sin tardanza de las mismas a las autoridades competentes de la otra Parte, aduciendo las razones de su proceder.

6. Si las medidas adoptadas de conformidad con el apartado 4 no se suspenden aun cuando haya dejado de existir el factor que las motivó, cualquiera de las Partes podrá someter la cuestión al Comité Mixto.

7. A los efectos del presente artículo, se entiende por «autoridades competentes» los organismos o entes públicos indicados en el anexo 3. Toda modificación de una norma nacional que regule la situación de la autoridad competente será notificada por la Parte interesada a las demás Partes.

Artículo 14

Protección de la aviación

1. Siendo la garantía de seguridad de las aeronaves civiles, sus pasajeros y tripulación, un prerrequisito fundamental para la operación de servicios aéreos internacionales, las Partes reafirman sus obligaciones mutuas relativas a la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (y, en particular, las obligaciones emanadas del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya, el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, en la medida en que ambas Partes contratantes sean Partes en dichos convenios, así como todos los demás convenios y protocolos relacionados con la seguridad de la aviación civil en los que ambas Partes sean miembros).

2. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para prevenir tanto los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y demás actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, como cualquier otra amenaza contra la protección de la aviación civil.

3. En sus relaciones mutuas, las Partes se conducirán de conformidad con las Normas de protección de la aviación y, en la medida en que les sean aplicables, las Prácticas recomendadas de la Organización de Aviación Civil Internacional designadas como anexos al Convenio de Chicago. Ambas Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula y los que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio, así como los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, se ajusten en sus actuaciones a dichas disposiciones de protección de la aviación.

4. Las Partes velarán por que se adopten las medidas adecuadas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros y equipaje de mano, y se realicen las adecuadas comprobaciones de la tripulación, la carga (incluidos los equipajes facturados) y los suministros de la aeronave, antes del embarque o las operaciones de carga y durante los mismos, y por que dichas medidas se adapten a cualquier aumento de la amenaza. Las dos Partes convienen en que cualquiera de ellas podrá exigir a las compañías aéreas de la otra que cumplan las disposiciones de protección de la aviación mencionadas en el apartado 3 para la entrada, salida o

estancia en su territorio. Las Partes responderán favorablemente a toda solicitud razonable que reciban una de otra para la aplicación de medidas especiales de protección orientadas a afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o surja la amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y su tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas idóneas a fin de resolver rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.

6. Cuando una Parte tenga motivos fundados para pensar que la otra está vulnerando las disposiciones que sobre protección de la aviación figuran en el presente artículo, podrá pedir la celebración inmediata de consultas.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 (Revocación de las autorizaciones), la ausencia de acuerdo satisfactorio en el plazo de quince (15) días desde la fecha de dicha solicitud constituirá motivo suficiente para la suspensión, revocación, limitación o imposición de condiciones en relación con las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de las compañías aéreas de las Partes.

8. Cuando una amenaza inmediata y extraordinaria así lo requiera, cualquiera de las Partes podrá tomar medidas provisionales antes de que expire el plazo establecido de quince (15) días.

9. Toda actuación realizada de conformidad con el apartado 7 cesará en el momento en que la otra Parte cumpla lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 15

Gestión del tránsito aéreo

1. La Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en el anexo 6.B, en las condiciones definidas a continuación.

2. Las Partes se comprometen a cooperar al máximo en la gestión del tránsito aéreo para ampliar el cielo único europeo a Marruecos, con el fin de mejorar las actuales normas de seguridad y la eficiencia general del tránsito aéreo en Europa, optimizar la capacidad y reducir al mínimo los retrasos.

3. Para facilitar la aplicación de la normativa del cielo único europeo en sus territorios,

   a) Marruecos tomará las medidas necesarias para adaptar sus estructuras institucionales de gestión del tránsito aéreo al cielo único europeo, en particular, mediante la creación de organismos nacionales de supervisión pertinentes que mantengan al menos una independencia funcional con respecto a los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo; y

   b) La Comunidad Europea asociará a Marruecos a las iniciativas operativas pertinentes en los ámbitos de los servicios de navegación aérea, espacio aéreo e

interoperabilidad emanados del cielo único europeo, en particular, mediante una implicación temprana de Marruecos en los trabajos para crear bloques funcionales de espacio aéreo o la oportuna coordinación en SESAR.

Artículo 16

Medio ambiente

1. La Partes se atendrán en sus actuaciones a la legislación comunitaria en materia de transporte aéreo especificada en el anexo 6.C, en las condiciones definidas a continuación.

2. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará como una limitación a la facultad de las autoridades competentes de una Parte para tomar todas las medidas adecuadas con el fin de prevenir o afrontar los efectos sobre el medio ambiente del transporte aéreo internacional amparado por el presente Acuerdo, a condición de que tales medidas se apliquen sin distinción por razón de nacionalidad.

Artículo 17

Protección del consumidor

1. Las Partes actuarán de conformidad con la legislación comunitaria de transporte aéreo especificada en el anexo 6.D.

Artículo 18

Sistemas informatizados de reserva

1. Las Partes actuarán de conformidad con la legislación comunitaria de transporte aéreo especificada en el anexo 6.E.

Artículo 19

Aspectos sociales

1. La Partes actuarán de conformidad con la legislación comunitaria de transporte aéreo especificada en el anexo 6.F.

TÍTULO III

DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

Artículo 20

Interpretación y cumplimiento

1. Las Partes adoptarán todas las medidas adecuadas, tanto de índole general como particular, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente Acuerdo, absteniéndose de cualquier medida que pudiera comprometer la consecución de sus objetivos.

2. Cada una de las Partes será responsable en su propio territorio del adecuado cumplimiento del presente Acuerdo y, en particular, de los reglamentos y directivas sobre transporte aéreo enumerados en el anexo 6.

3. Cuando una de las Partes investigue posibles infracciones en virtud de sus competencias de conformidad con el presente Acuerdo, la otra Parte le facilitará toda la información y asistencia necesarias a tal fin.

4. Cuando una de las Partes actúe al amparo de las facultades que le otorga el presente Acuerdo en materias que sean de interés para la otra Parte y afecten a sus autoridades o empresas, informará plenamente a las autoridades competentes de la otra Parte, ofreciéndoles la oportunidad de presentar sus observaciones antes de adoptar una decisión final.

Artículo 21

Comité Mixto

1. Se crea un Comité compuesto por representantes de las Partes (en lo sucesivo denominado Comité Mixto), que será responsable de la administración del presente Acuerdo y garantizará su correcta aplicación. Con ese fin, presentará recomendaciones y adoptará decisiones en los casos previstos en el Acuerdo.

2. Las decisiones de Comité Mixto se aprobarán conjuntamente y serán vinculantes para las Partes. Las Partes contratantes aplicarán dichas decisiones según sus propias normas.

3. El Comité Mixto se reunirá en función de las necesidades y como mínimo una vez al año. Cualquiera de las Partes podrá pedir la convocatoria de una reunión del Comité.

4. Asimismo cualquier Parte podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para resolver una cuestión relativa a la interpretación o aplicación del Acuerdo. Estas reuniones se celebrarán a la mayor brevedad posible y, en todo caso, antes de que transcurran dos meses de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que se convenga otra cosa.

5. Para aplicar adecuadamente el presente Acuerdo, las Partes intercambiarán información y, a solicitud de cualquiera de ellas, celebrarán consultas en el seno del Comité Mixto.

6. El Comité Mixto establecerá su reglamento interno mediante una decisión.

7. Si una de las Partes considera que la otra no ha aplicado correctamente una decisión del Comité Mixto, podrá solicitar que éste debata la cuestión. Si el Comité Mixto no puede resolver dicha cuestión en el plazo de dos meses desde la fecha en que ésta se le haya presentado, la Parte solicitante podrá tomar las oportunas medidas provisionales de salvaguardia con arreglo al artículo 23.

8. En toda decisión del Comité Mixto se especificará la fecha en que las Partes deben aplicarla y toda información que pueda afectar a los agentes económicos.

9. Sin perjuicio del apartado 2, en caso de que el Comité Mixto no adopte una decisión sobre una cuestión que se le haya sometido en el plazo de seis meses desde la fecha en que la cuestión se haya presentado, las Partes podrán tomar las oportunas medidas provisionales de salvaguardia con arreglo al artículo 23.

10. El Comité Mixto examinará cuestiones relativas a inversiones bilaterales en casos de participación mayoritaria o cambios en el control efectivo de las compañías aéreas de las Partes.

11. El Comité Mixto impulsará también la cooperación a través de las siguientes medidas:

a) fomento de intercambios a nivel de expertos sobre las nuevas iniciativas y la evolución en materia legislativa y reglamentaria, incluidos los ámbitos de la protección de la aviación, la seguridad aérea, el medio ambiente, la infraestructura de la aviación (incluidas franjas horarias) y la protección de los consumidores;

b) análisis periódico de los efectos sociales de la aplicación del Acuerdo, en especial en el área del empleo, y elaboración de las respuestas adecuadas a las preocupaciones juzgadas legítimas; y

c) examen de posibles ámbitos de desarrollo del Acuerdo, incluida la recomendación de modificaciones.

Artículo 22

Solución de controversias y arbitraje

1. Cualquiera de las Partes podrá someter al Comité Mixto cualquier controversia relativa a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo que no se haya resuelto de conformidad con el artículo 21. A los efectos del presente artículo, el Consejo de Asociación creado en virtud del Acuerdo de asociación, hará las veces de Comité Mixto.

2. El Comité Mixto podrá resolver la controversia mediante una decisión.

3. Las Partes adoptarán las medidas necesarias para la ejecución de la decisión mencionada en el apartado 2.

4. Si no es posible resolver la controversia con arreglo al apartado 2, la cuestión se someterá, a solicitud de cualquiera de las Partes, a un tribunal de arbitraje integrado por tres árbitros de conformidad con el procedimiento que se establece a continuación:

   a) Cada una de las Partes designará un árbitro en el plazo de sesenta (60) días desde la fecha de notificación de la correspondiente solicitud de arbitraje por el tribunal de arbitraje transmitida por canal diplomático; el tercer árbitro será designado en un plazo adicional de sesenta (60) días. Si una de las Partes no ha designado árbitro o no se nombra al tercer árbitro en el plazo acordado, cualquiera de las Partes podrá solicitar del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación de uno o más árbitros, según proceda.

   b) El tercer árbitro designado con arreglo a lo establecido en la letra a) deberá ser nacional de un tercer Estado, y ejercerá las funciones de Presidente del tribunal de arbitraje.

   c) El tribunal de arbitraje acordará su reglamento interno.

   d) A reserva de la decisión final del tribunal de arbitraje, los gastos iniciales de arbitraje serán sufragados por las Partes en la misma proporción.

5. Toda decisión provisional o final del tribunal de arbitraje será vinculante para las Partes.

6. Si una de las Partes no cumple una decisión del tribunal de arbitraje adoptada de conformidad con el presente artículo en el plazo de treinta (30) días desde su notificación, la otra Parte podrá, mientras dure ese incumplimiento, suspender o revocar los derechos o privilegios que le haya concedido en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 23

Medidas de salvaguardia

1. Las Partes adoptarán todas las medidas generales o específicas necesarias para cumplir sus obligaciones en virtud del Acuerdo, y velarán por que se logren los objetivos fijados en el mismo.

2. Si una de las Partes considera que la otra ha incumplido alguna de las obligaciones emanadas del presente Acuerdo, podrá adoptar las medidas apropiadas. El alcance y duración de esas medidas de salvaguardia serán los estrictamente necesarios para remediar la situación o mantener el equilibrio del presente Acuerdo. Se otorgará preferencia a las medidas que menos perturben la aplicación del presente Acuerdo.

3. La Parte que considere la adopción de medidas de salvaguardia lo notificará a las demás Partes a través del Comité Mixto, facilitando toda la información pertinente.

4. Las Partes celebrarán inmediatamente consultas en el seno del Comité Mixto a fin de encontrar una solución aceptable para todas.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3.d), 4.d), 13 y 14, la Parte Contratante interesada no podrá adoptar medidas de salvaguardia hasta que transcurra un mes desde la fecha de la notificación mencionada en el apartado 1, a menos que el procedimiento de consulta previsto en el apartado 2 haya concluido antes de que finalice dicho plazo.

6. La Parte interesada notificará sin demora al Comité Mixto las medidas adoptadas, facilitando toda la información pertinente.

7. Toda medida adoptada con arreglo al presente artículo se suspenderá tan pronto como la Parte infractora se atenga a las disposiciones del presente Acuerdo.

Artículo 24

Ampliación geográfica del Acuerdo

Aun reconociendo la naturaleza bilateral del presente Acuerdo, las Partes observan que el Acuerdo se enmarca en la asociación euromediterránea mencionada en la Declaración de Barcelona de 28 de noviembre de 1995. Las Partes se comprometen a mantener un diálogo permanente para garantizar la concordancia del presente Acuerdo con el proceso de Barcelona y, en particular, con respecto a la posibilidad de introducir modificaciones por mutuo acuerdo de manera que se tengan en cuenta acuerdos de transporte aéreo similares.

Artículo 25

Relación con otros acuerdos

1. Las disposiciones del presente Acuerdo sustituyen a las disposiciones correspondientes de los acuerdos bilaterales vigentes entre Marruecos y los Estados miembros. Sin embargo, se podrán seguir ejercitando los derechos de tráfico existentes en virtud de dichos acuerdos bilaterales y que no estén regulados por el presente Acuerdo, a condición de que ello no suponga discriminación entre los Estados miembros de la Comunidad Europea y sus nacionales.

2. Si las Partes se convierten en partes en un acuerdo multilateral o bien se adhieren a decisiones aprobadas por la Organización Internacional de Aviación Civil u otra organización internacional que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, consultarán al Comité Mixto para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse a fin de tener en cuenta las nuevas circunstancias.

3. El presente Acuerdo se entiende sin perjuicio de cualesquiera decisiones que adopten las dos Partes para la aplicación de eventuales futuras recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional. Las Partes no invocarán este Acuerdo ni parte alguna del mismo para justificar su oposición a la consideración de políticas alternativas en relación con cualquier asunto regulado por el presente Acuerdo en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 26

Modificaciones

1. Si una de las Partes desea revisar las disposiciones el presente Acuerdo, notificará esta circunstancia al Comité Mixto. La modificación acordada entrará en vigor una vez se ultimen los respectivos procedimientos internos correspondientes.

2. A propuesta de una de las Partes, y de conformidad con lo establecido en el presente artículo, el Comité Mixto podrá decidir que se modifiquen los anexos del Acuerdo.

3. El presente Acuerdo se entiende sin perjuicio del derecho de las Partes, sujeto al cumplimiento del principio de no discriminación y a las disposiciones del Acuerdo, a adoptar unilateralmente nuevas medidas legislativas o modificar su legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o las materias conexas que se mencionan en el anexo 6.

4. En cuanto una de las Partes elabore una nueva norma legislativa, informará a la otra Parte y consultará con ella lo más estrechamente posible. A instancia de una de las Partes, podrá realizarse un intercambio preliminar de puntos de vista en el seno del Comité Mixto.

5. Cuando una de las Partes haya adoptado una nueva norma legislativa o modificado su legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en una materia conexa mencionada en el anexo 6, lo notificará a la otra Parte en el plazo de treinta días desde la fecha de adopción. A petición de cualquiera de las Partes, el Comité Mixto celebrará, en los sesenta días posteriores, un intercambio de puntos de vista sobre las implicaciones de la nueva norma o modificación legislativa para la adecuada aplicación del presente Acuerdo.

6. El Comité Mixto:

   a) tomará la decisión de modificar el anexo 6 del presente Acuerdo para incluir en él, si fuera necesario de forma recíproca, la nueva norma o modificación legislativa;

   b) adoptará una decisión en el sentido de que la nueva norma o modificación legislativa se consideran conformes con el presente Acuerdo; o

   c) decidirá cualesquiera otras medidas, que se adoptarán en un plazo prudencial, para asegurar la correcta aplicación del presente Acuerdo.

Artículo 27

Terminación

1. El presente Acuerdo se celebra por tiempo ilimitado.

2. Cualquiera de las Partes podrá, en todo momento, notificar por canal diplomático a la otra Parte su intención de poner término al Acuerdo. La notificación deberá enviarse, simultáneamente, a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo quedará sin efecto a los doce meses de haberse recibido la notificación de terminación de la otra Parte, salvo que dicha notificación sea retirada antes de la expiración de dicho plazo.

3. El presente Acuerdo dejará de estar vigente o quedará suspendido si el Acuerdo de Asociación deja de estar vigente o queda suspendido, según proceda.

Artículo 28

Registro en la OACI

El presente Acuerdo y sus modificaciones serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 29

Entrada en vigor

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente desde la fecha de su firma y entrará en vigor cuando las dos Partes hayan ultimado sus respectivos procedimientos internos necesarios a tal fin.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en _____, el día _____de _____ de 20__, en [doble ejemplar], en lengua árabe y en_____ siendo esos textos igualmente auténticos.

POR EL REINO DE MARRUECOS POR LA COMUNIDAD EUROPEA

ANEXO I

Servicios acordados y rutas especificadas

1. El presente anexo está sujeto a las disposiciones transitorias que figuran en el anexo 4 del Acuerdo

2. Cada una de las Partes concede a las compañías aéreas de la otra el derecho a operar servicios aéreos en las rutas especificadas a continuación:

   a) en lo que respecta a las compañías aéreas de la Comunidad Europea:

   puntos en la Comunidad Europea - uno o más puntos en Marruecos - puntos posteriores,

   b) en lo que respecta a las compañías aéreas de Marruecos:

   puntos en Marruecos - uno o más puntos en la Comunidad Europea.

3. Las compañías aéreas de Marruecos están autorizadas a ejercitar los derechos de tráfico del artículo 2 del Acuerdo entre varios puntos situados en territorio de la Comunidad a condición de que dichos servicios tengan por origen o destino final el territorio de Marruecos.

   Las compañías aéreas de la Comunidad están autorizadas a ejercitar los derechos de tráfico del artículo 2 del presente Acuerdo entre Marruecos y puntos posteriores, a condición de que dichos servicios tengan por origen o destino final el territorio de la Comunidad y que, en los servicios de pasajeros, estos puntos estén situados en los países de la Política de Vecindad Europea.

   Las compañías aéreas de la Comunidad Europea están autorizadas, para los servicios con origen o destino en Marruecos, a dar servicio a más de un punto en un mismo servicio (coterminación) y a ejercitar el derecho de parada-estancia entre dichos puntos.

   Los países de la Política Europea de Vecindad son: Argelia, Armenia, Autoridad Palestina, Azerbaiyán, Belarús, Egipto, Georgia, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Moldavia, Marruecos, Siria, Túnez y Ucrania. Los puntos situados en los países de la Política de Vecindad pueden utilizarse también como puntos intermedios.

4. Las rutas especificadas podrán operarse en cualquier dirección. Se podrá omitir cualquiera de los puntos intermedios o posteriores de las rutas especificadas, a discreción de la empresa, en algunos o la totalidad de los servicios, a condición de que el servicio tenga su origen o fin en el territorio de Marruecos, en el caso de las compañías aéreas de Marruecos, o en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, por lo que respecta a las compañías aéreas de la Comunidad Europea.

5. Las Partes permitirán a cualquier compañía aérea establecer la frecuencia y capacidad de transporte aéreo internacional que quiera ofrecer, sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. En virtud de este derecho, ninguna de las

Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la periodicidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves operadas por las compañías aéreas de la otra Parte, excepto por motivos de carácter aduanero, técnico, operativo, medioambiental o sanitario.

6. Cualquier compañía aérea que realice transporte internacional podrá cambiar el tipo de aeronave que opere, sin limitaciones, y en cualquier punto de las rutas especificadas.

7. El arrendamiento con tripulación por parte de compañías aéreas marroquíes de aeronaves pertenecientes a aerolíneas de terceros países, así como el arrendamiento con tripulación por parte de una compañía aérea de la Comunidad Europea de aeronaves pertenecientes a aerolíneas de terceros países distintos de los mencionados en el anexo 5, con el fin de ejercitar los derechos previstos en el presente Acuerdo, deberá realizarse sólo en casos excepcionales o para satisfacer necesidades temporales. Tales arrendamientos deberán someterse a la aprobación previa de la autoridad expedidora de la licencia de la compañía aérea arrendadora y de la autoridad competente de la otra Parte.

ANEXO 2

Acuerdos bilaterales entre Marruecos y los Estados miembros de la Comunidad Europea

Con arreglo a lo dispuesto en su artículo 25, el presente Acuerdo sustituye a las correspondientes disposiciones de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo celebrados entre Marruecos y los Estados miembros que se especifican a continuación:

– Acuerdo de transporte aéreo entre **el Gobierno del Reino de Bélgica y el Gobierno de Su Majestad el Rey de Marruecos**, hecho en Rabat el 20 de enero de 1958.

Complementado mediante canje de notas de 20 de enero de 1958.

Modificado en último lugar por el Memorando de Acuerdo hecho en Londres el 11 de junio de 2002.

– Acuerdo de transporte aéreo entre **el Gobierno de la República Socialista de Checoslovaquia y el Gobierno de Su Majestad el Rey de Marruecos**, hecho en Rabat el 8 de mayo de 1961, por el que la República Checa declara considerarse obligada.

– Acuerdo de transporte aéreo **entre el Gobierno del Reino de Dinamarca y el Gobierno de Su Majestad el Rey de Marruecos** hecho en Rabat el 14 de noviembre de 1977.

Complementado mediante canje de notas de 14 de noviembre de 1977.

– Acuerdo de transporte aéreo entre **la República Federal de Alemania y el Reino de Marruecos**, hecho en Bonn el 12 de octubre de 1961.

Modificado por el Memorando de Acuerdo hecho en Bonn el 12 de diciembre de 1991.

Modificado por el canje de notas del 9 de abril de 1997 y del 16 de febrero de 1998.

Modificado en último lugar por el Memorando de Acuerdo hecho en Rabat el 15 de julio de 1998.

– Acuerdo de transporte aéreo entre el **Gobierno de la República Helénica** y el **Gobierno del Reino de Marruecos,** hecho en Atenas el 6 de octubre de 1998.

Este acuerdo deberá leerse en relación con el Memorando de Acuerdo hecho en Atenas el 6 de octubre de 1998.

– Acuerdo de transporte aéreo entre el **Gobierno de España** y el **Gobierno del Reino de Marruecos,** hecho en Madrid el 7 julio de 1970.

Complementado en último lugar mediante el canje de notas del 12 de agosto de 2003 y el 25 de agosto de 2003.

– Acuerdo de transporte aéreo entre **el Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de Su Majestad el Rey de Marruecos**, hecho en Rabat el 25 octubre de 1957.

Modificado por canje de notas de 22 marzo de 1961.

Modificado por acta aprobada de 2 y 5 de diciembre de 1968.

Modificado por el Memorando de Consultas de 17-18 de mayo de 1976.

Modificado por el Memorando de Consultas de 15 de marzo de 1977.

Modificado en último lugar por el Memorando de Consultas de 22-23 de marzo de 1984 y el canje de notas de 14 de marzo de 1984.

– Acuerdo de transporte aéreo entre **el Gobierno de la República de Italia y el Gobierno de Su Majestad el Rey de Marruecos** hecho en Rabat el 8 julio de 1967.

Modificado por el Memorando de Acuerdo hecho en Roma el 13 de julio de 2000.

Modificado en último lugar mediante el canje de notas del 17 de octubre de 2001 y 3 de enero de 2002.

– Acuerdo de transporte aéreo entre el **Gobierno de la República de Letonia,** y el **Gobierno del Reino de Marruecos,** hecho en Varsovia el 19 mayo de 1999.

– Acuerdo de transporte aéreo entre **el Gobierno del Gran Ducado de Luxemburgo y el Gobierno de Su Majestad el Rey de Marruecos**, hecho en Bonn el 5 julio de 1961.

– Acuerdo de transporte aéreo entre la **República Popular de Hungría** y el **Reino de Marruecos**, hecho en Rabat el 21 de marzo de 1967.

– Acuerdo de transporte aéreo entre **el Gobierno de la República de Malta y el Gobierno de Su Majestad el Rey de Marruecos**, hecho en Rabat el 26 de mayo de 1983.

– Acuerdo de transporte aéreo entre **el Gobierno de Su Majestad la Reina de los Países Bajos y el Gobierno de Su Majestad el Rey de Marruecos** hecho en Rabat el 20 de mayo de 1959.

– Acuerdo de transporte aéreo entre el **Gobierno Federal de Austria** y el **Gobierno del Reino de Marruecos,** hecho en Rabat el 27 de febrero de 2002.

– Acuerdo de transporte aéreo entre el **Gobierno de la República Popular de Polonia,** y el **Gobierno del Reino de Marruecos,** hecho en Varsovia el 29 de noviembre de 1969.

– Acuerdo de transporte aéreo entre **Portugal y el Gobierno del Reino de Marruecos**, hecho en Rabat el 3 de abril de 1958.

Complementado mediante acta suscrita en Lisboa el 19 de diciembre de 1975.

Complementado en último lugar por acta suscrita en Lisboa el 17 de noviembre de 2003.

– Acuerdo de transporte aéreo entre el **Gobierno del Reino de Suecia** y el **Gobierno del Reino de de Marruecos** hecho en Rabat el 14 de noviembre de 1977.

– Complementado mediante canje de notas de 14 de noviembre de 1977.

– Acuerdo de servicios aéreos entre **el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y el Gobierno del Reino de Marruecos**, hecho en Londres el 22 de Octubre de 1965.

Modificado mediante canje de notas de 10 y 14 de octubre de 1968.

Modificado mediante acta suscrita en Londres el 14 de marzo de 1997.

Modificado en último lugar por acta suscrita en Rabat el 17 de octubre de 1997.

b) Acuerdos de servicios aéreos y otras disposiciones rubricados o firmados entre el Reino de Marruecos y los Estados miembros de la Comunidad Europea que, en la fecha de la firma del presente Acuerdo, no han entrado todavía en vigor y no se están aplicando de forma provisional.

– Acuerdo de servicios aéreos entre el **Gobierno del Reino de los Países Bajos y el Gobierno del Reino de Marruecos** adjunto como anexo 1 al Memorando de Acuerdo suscrito en La Haya el 20 de junio de 2001.

ANEXO 3

Procedimientos relativos a las autorizaciones de explotación y permisos técnicos: autoridades competentes

1. La Comunidad Europea

Alemania

Dirección General de Aviación Civil, Asuntos Aeroespaciales y Marítimos

Ministerio Federal de Transportes, Obras Públicas y Edificación

Austria

Administración de Aviación Civil

Ministerio Federal de Transporte, Innovación y Tecnología

Bélgica
Dirección General de Transporte Aéreo

Servicio Federal de Movilidad y Transporte

Chipre

Departamento de Aviación Civil

Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas

Dinamarca

Administración de Aviación Civil

España

Dirección General de Aviación Civil

Ministerio de Fomento

Estonia

Administración de Aviación Civil

Finlandia

Administración de Aviación Civil

Francia

Dirección General de Aviación Civil

Grecia

Autoridad Helénica de Aviación Civil

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Hungría

Dirección General de Aviación Civil

Ministerio de Economía y Transportes

Irlanda

Dirección General de Aviación Civil

Departamento de Transportes

Italia

Organismo Nacional de Aviación Civil (ENAC)

Letonia

Administración de Aviación Civil

Ministerio de Transportes

Lituania

Administración de Aviación Civil

Luxemburgo

Dirección de Aviación Civil

Malta

Departamento de Aviación Civil

Países Bajos

Dirección de Política de Aviación

Miniserie Transportes, Obras Públicas y Gestión del Agua

Polonia

Oficina de Aviación Civil

Portugal

Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC)

Ministerio de Equipamiento, Planificación y Administración del Territorio

República Checa

Departamento de Aviación Civil

Reino Unido

Dirección de Aviación

Departamento de Transportes (DfT)

Eslovaquia

Dirección General de Aviación Civil

Ministerio de Transportes, Correos y Telecomunicaciones

Eslovenia

Oficina de Aviación Civil

Ministerio de Transportes

Suecia

Dirección General de Aviación Civil

2. Reino de Marruecos

Dirección de Aviación Civil

Ministerio de Equipamiento y Transportes

ANEXO 4

Disposiciones transitorias

1. La ejecución y aplicación por la Parte marroquí de todas las disposiciones de la legislación comunitaria en materia de transporte aéreo que figuran en el anexo 6 serán sometidas a evaluación bajo la responsabilidad de la Comunidad Europea, evaluación que deberá ser validada por el Comité Mixto. La decisión del Comité Mixto deberá aprobarse en el plazo máximo de dos años tras la entrada en vigor del Acuerdo.

2. Hasta el momento de la adopción de dicha decisión, los servicios acordados y las rutas especificadas en el anexo 1 no incluirán el derecho de las compañías aéreas de la Comunidad Europea a admitir tráfico en Marruecos y descargarlo en puntos posteriores y viceversa, ni el derecho de las compañías aéreas marroquíes a admitir tráfico en un punto de la Comunidad Europea y descargarlo en otro punto de la Comunidad Europea y viceversa. Sin embargo, todos los derechos de tráfico de quinta libertad concedidos en virtud de alguno de los acuerdos bilaterales entre Marruecos y los Estados miembros de la Comunidad Europea que se enumeran en el anexo 2 podrán seguir ejercitándose en la medida en que no haya discriminación por razón de nacionalidad.

ANEXO 5

Lista de los demás Estados a que se refieren los artículos 3 y 4 del presente Acuerdo

1. República de Islandia (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo)

2. Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo).

3. Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);

4. Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre transporte aéreo).

ANEXO 6

Normas aplicables a la aviación civil

Las «*disposiciones aplicables*» de los actos siguientes serán aplicables de conformidad con el Acuerdo salvo que se disponga lo contrario en el presente anexo o en el anexo 4 «Disposiciones transitorias». Cuando procede se indican adaptaciones específicas para cada uno de esos actos:

A. SEGURIDAD AÉREA

Nota: Las condiciones precisas con respecto a la participación de Marruecos en la EASA en calidad de observador deberán discutirse posteriormente.

Nº 3922/91

Reglamento nº 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil

modificado por:

– Reglamento (CE) nº 2176/96 de la Comisión, de 13 de noviembre de 1996, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3922/91 para su adaptación al progreso científico y técnico

– Reglamento (CE) nº 1069/1999 de la Comisión, de 25 de mayo de1999, por el que se adapta el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo

– Reglamento (CE) nº 2871/2000 de la Comisión, de 28 de diciembre de 2000, por el que se adapta al progreso técnico y científico el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.

– Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 10, 12 a 13 con excepción del artículo 4.1, y la segunda frase del artículo 8.2, así como los anexos I, II y III.

En lo que se refiere a la aplicación del artículo 12, toda referencia a los «Estados miembros» se entenderá como referencia a los «Estados miembros de la CE».

Nº 94/56/CE

Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 12.

Nº 1592/2002

Reglamento (CE) nº 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.

modificado por:

– Reglamento (CE) n° 1643/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, que modifica el Reglamento (CE) n° 1592/2002 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.

– Reglamento (CE) n° 1701/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se adapta el artículo 6 del Reglamento (CE) n° 1592/2002

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 57, anexos I y II

Nº 2003/42

Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 11, anexos I y II

Nº 1702/2003

Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 4 y anexo.

Nº 2042/2003

Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 6, anexos I a IV

Nº 104/2004

Reglamento (CE) nº 104/2004 de la Comisión, de 22 de enero de 2004, por el que se establecen disposiciones relativas a la organización y la composición de la sala de recursos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 7 y anexo.

B. GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

Nº 93/65

Directiva 93/65/CEE del Consejo, de 19 de julio de 1993, relativa a la definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas para la gestión del tráfico aéreo

modificada por:

– Directiva 97/15/CE de la Comisión, de 25 de marzo de 1997, por la que se adoptan algunas normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 93/65/CEE del Consejo, relativa a la definición y a la utilización de especificaciones técnicas compatibles para la adquisición de equipos y de sistemas para la gestión del tráfico aéreo, modificada por el Reglamento (CE) nº 2082/2000 de la Comisión, de 6 de septiembre de 2000, por el que se adoptan normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 97/15/CE por la que se adoptan algunas normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 93/65/CEE del Consejo, modificada por el Reglamento (CE) n° 980/2002 de la Comisión, de 4 de junio de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2082/2000 por el que se adoptan normas de Eurocontrol

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 9, anexos I y II

La referencia a la Directiva 93/65 del Consejo se eliminará a partir del 20 de octubre de 2005.

Nº 2082/2000

Reglamento (CE) nº 2082/2000 de la Comisión, de 6 de septiembre de 2000 por el que se adoptan normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 97/15/CE por la que se adoptan algunas normas de Eurocontrol y se modifica la Directiva 93/65/CEE del Consejo.

modificada por:

– Reglamento (CE) n° 980/2002 de la Comisión, de 4 de junio de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2082/2000 por el que se adoptan normas de Eurocontrol.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 3, anexos I a III.

Nº 549/2004

Reglamento (CE) n° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco).

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 4, 6, y 9 a 14.

Nº 550/2004

Reglamento (CE) n° 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios).

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 19.

Nº 551/2004

Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo).

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 11.

Nº 552/2004

Reglamento (CE) n° 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad).

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 12.

C. MEDIO AMBIENTE

Nº 89/629

Directiva 89/629/CEE del Consejo, de 4 de diciembre de 1989, relativa a la limitación de emisiones sonoras de los aviones de reacción subsónicos civiles.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 8.

Nº 92/14

Directiva 92/14/CEE del Consejo, de 2 de marzo de 1992, relativa a la limitación del uso de aviones objeto del Anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988),

modificada por:

– Directiva 98/20/CE del Consejo, de 30 de marzo de 1998, por la que se modifica la Directiva 92/14/CEE relativa a la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988).

– Directiva 1999/28/CE de la Comisión, de 21 de abril de 1999, por la que se modifica el anexo a la Directiva 92/14/CEE del Consejo relativa a la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988).

– Reglamento (CE) n° 991/2001 de la Comisión, de 21 de mayo de 2001, por el que se modifica el anexo de la Directiva 92/14/CEE del Consejo relativa a la limitación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988).

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 11 y anexo.

Nº 2002/30

Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 15, anexos I y II.

Nº 2002/49

Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 16, anexos I a IV.

D. PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR

Nº 90/314

Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 10.

Nº 92/59

Directiva 92/59/CEE del Consejo, de 29 de junio de 1992, relativa a la seguridad general de los productos.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 19.

Nº 93/13

Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 10 y anexo.

Nº 95/46

Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 34

Nº 2027/97

Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

modificado por:

– Reglamento (CE) n° 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 8.

Nº 261/2004

Reglamento (CE) no 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n° 295/91.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 17.

E. SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVA

Nº 2299/1989

Reglamento (CEE) nº 2299/1989 del Consejo, de 24 de julio de 1989, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva,

modificado por:

– Reglamento (CEE) n° 3089/93 del Consejo, de 29 de octubre de 1993, que modifica el Reglamento (CEE) n° 2299/89 por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva.

– Reglamento (CE) nº 323/1999 del Consejo, de 8 de febrero de 1999, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2299/89 relativo a un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva (SIR).

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 22 y anexo.

F. ASPECTOS SOCIALES

Nº 1989/391

Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 16 y 18-19

Nº 2003/88

Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 19, 21 a 24 y 26 a 29

Nº 2000/79

Directiva 2000/79/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, relativa a la aplicación del Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil celebrado por la Association of European Airlines (AEA), la European Transport Workers' Federation (ETF), la European Cockpit Association (ECA), la European Regions Airline Association (ERA) y la International Air Carrier Association (IACA)

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 5

G. OTRA LEGISLACIÓN

Nº 91/670

Directiva 91/670/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, sobre aceptación recíproca de licencias del personal que ejerce funciones en la aviación civil

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 8 y anexo.