COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 30.3.2006
COM(2006) 145 definitivo

2006/0048 (CNS)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

relativa alla firma e all'applicazione provvisoria dell'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro lato

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

relativa alla conclusione dell'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro lato

(presentate dalla Commissione)

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

L'Accordo euromediterraneo fra la Comunità europea e il Regno del Marocco nel settore del trasporto aereo è stato negoziato nell'ambito di un mandato ricevuto dal Consiglio nel dicembre 2004.

- **Contesto generale**

Sulla base delle direttive di negoziato specificate nel mandato, il testo dell'Accordo con il Marocco è stato approvato *ad referendum* nel corso della tornata finale dei negoziati, tenutasi il 14 dicembre 2005, e siglato dal vicepresidente Barrot e dal sig. Ghellab, ministro delle Attrezzature e dei trasporti del Marocco, in occasione della prima conferenza Euromed del ministri dei Trasporti tenutasi a Marrakech il 15 dicembre 2005. La firma dell'Accordo è prevista per il primo semestre 2006.

- **Disposizioni vigenti nel settore oggetto della proposta**

Il settore oggetto della proposta non è disciplinato da disposizioni particolari.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e le altre politiche dell'Unione**

L'Accordo con il Marocco costituisce il primissimo passo del processo di rafforzamento delle relazioni fra la Comunità europea e i paesi limitrofi nel settore del trasporto aereo, quale definito dalla comunicazione della Commissione COM(2005)79definitivo "Sviluppare l'agenda per la politica estera comunitaria in materia di aviazione".

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Per tutto il corso del processo di negoziazione la Commissione è stata coadiuvata da un forum consultivo in rappresentanza dell'industria che ha prestato un'attiva collaborazione.

Sintesi e presa in considerazione delle risposte

Sono state svolte oltre 6 riunioni con il forum consultivo, nel corso delle quali è stata messa a disposizione dei partecipanti quella che era all'epoca la bozza dell'Accordo. Si è tenuto debitamente conto di tutte le osservazioni.

- **Raccolta e utilizzazione dei pareri di esperti**

Non c'è stato bisogno di consultare esperti esterni.

- **Valutazione dell'impatto**

L'Accordo sarà cruciale alla realizzazione del massimo grado possibile di convergenza tra il Marocco e l'Unione europea su problemi di importanza economica, sociale e ambientale nel settore del trasporto aereo:

Economica: l'Accordo prevede l'adozione, da parte dei vettori del Marocco, delle stesse norme applicate dai vettori comunitari in materia di sicurezza e concorrenza.

Ambientale: tutta la normativa ambientale applicabile al settore del trasporto aereo sarà adottata anche dal Marocco.

Sociale: il Marocco adotterà anche le norme europee in materia sociale relative al settore del trasporto aereo.

L'Accordo prevede clausole di salvaguardia destinate a consentire un intervento sollecito qualora si verifichi una qualsiasi deviazione.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

- **Sintesi dell'azione proposta**

Visto lo stato avanzato delle relazioni tra Marocco e Unione europea, l'Accordo con il Marocco porterà ad una integrazione senza soluzioni di continuità del mercato marocchino dei trasporti nel mercato unico europeo, grazie ad una strategia impostata su due fasi, sempre basata sui tre pilastri della politica esterna in materia di trasporto aereo: convergenza sul piano regolamentare (integrazione delle normative CE in materia di trasporto aereo, partecipazione al Cielo unico europeo) accompagnata da forme mirate di assistenza tecnica (tramite strumenti come il PAST), destinata a sfociare nel massimo grado possibile di apertura del mercato. Si darebbe così vita ad un contesto commerciale non soggetto a restrizioni in cui gli operatori sarebbero liberi di adottare decisioni di ordine commerciale e svolgerebbero la loro attività nel quadro delle norme più avanzate nei settori della sicurezza aerea e della protezione dell'ambiente e dei consumatori.

- **BASE GIURIDICA**

Articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima frase, e con l'articolo 300, paragrafo 4.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, e ciò per i seguenti motivi.

L'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo fra la Comunità e il Regno del Marocco non è soltanto un accordo di liberalizzazione dei mercati fra le due parti, ma prevede anche un vasto allineamento della normativa in materia di trasporto aereo

su aspetti fondamentali della normativa comunitaria, come la sicurezza, la regolamentazione economica, particolarmente in materia di concorrenza, la gestione del traffico aereo e la protezione dei consumatori. L'Accordo offrirebbe inoltre un'apertura graduale dell'accesso ai mercati tra il Marocco e l'UE, fornendo considerevoli opportunità per i passeggeri e l'industria su entrambi i lati. Infine questo Accordo costituisce un esempio concreto di quanto può essere realizzato nel quadro del partenariato euromediterraneo.

L'azione della Comunità realizzerà più efficacemente gli obiettivi della proposta per i seguenti motivi.

L'Accordo permette l'estensione simultanea delle sue condizioni ai 25 Stati membri, applicando le stesse norme senza discriminazione e a beneficio di tutti i vettori comunitari, quale che sia la loro nazionalità. Questi vettori possono ora svolgere liberamente la loro attività da qualsiasi punto dell'Unione europea verso qualsiasi punto in Marocco.

Ad aumentare saranno anche le opportunità di mercato: con un popolazione di 31 milioni circa in Marocco e di 450 milioni nell'UE, il trasporto aereo cresce ad un ritmo già pari attualmente al 7 % circa. Eliminando tutte le limitazioni di capacità tra il Marocco e l'UE sarà inoltre possibile attirare nuovi soggetti sul mercato e creare opportunità per gli aeroporti sottoutilizzati. Ulteriori opportunità per i vettori e di sviluppo del mercato saranno offerte dall'esistenza di nuovi diritti in materia di *code-sharing* e di *wet-lease*.

Inoltre l'allineamento della normativa in materia di trasporto aereo può essere realizzato esclusivamente a livello comunitario, dato che la normativa comunitaria è inclusa nell'ambito d'applicazione dell'Accordo.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per i seguenti motivi.

A partire dalla Fase 1 viene istituito un organismo misto destinato ad esaminare le questioni connesse all'attuazione dell'Accordo e a decidere in merito all'integrazione in esso di nuove misure legislative. Il Comitato misto si adopererà per favorire l'evoluzione dell'Accordo, esaminerà problemi sociali e proposte economiche in materia di proprietà e controllo. Esso sarà composto di rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

Inoltre gli Stati membri continueranno a svolgere i tradizionali compiti di carattere amministrativo da loro espletati nel contesto del trasporto aereo internazionale, ma sulla base di norme comuni applicate in maniera uniforme.

- **Scelta degli strumenti**

Strumenti proposti: Di altro genere.

Altri mezzi non sarebbero adeguati per i seguenti motivi.

Le relazioni bilaterali nel settore del trasporto aereo possono avere come unico strumento gli accordi internazionali.

4) INCIDENZA FINANZIARIA

La proposta non comporta alcuna incidenza sul bilancio comunitario.

5) ULTERIORI INFORMAZIONI

- **Simulazione, fase pilota e periodo transitorio.**

Per la proposta ha avuto luogo o avrà luogo un periodo di transizione.

- **Accordo sullo Spazio economico europeo**

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'Accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

relativa alla firma e all'applicazione provvisoria dell'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro lato

(testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, primo comma, prima fase, e con l'articolo 300, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

(1) La Commissione ha negoziato per conto della Comunità e degli Stati membri un accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo con il Regno del Marocco (in appresso "l'Accordo");

(2) Un accordo è stato siglato a Marrakech il 14 dicembre 2005;

(3) L'Accordo dovrà essere firmato e applicato in via provvisoria dalla Comunità e dagli Stati membri, fatta salva la sua eventuale conclusione in una data successiva;

(4) È necessario fissare dispositivi di ordine procedurale per la partecipazione della Comunità e degli Stati membri al Comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 dell'Accordo e alle procedure arbitrali previste dall'articolo 22, nonché per l'attuazione di certe disposizioni dell'Accordo, comprese quelle relative all'adozione di misure di salvaguardia, alla concessione e revoca di diritti di traffico e a certi aspetti riguardanti la sicurezza,

DECIDONO:

Articolo 1 (Firma)

Fatta salva l'eventuale conclusione in una data successiva, il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a firmare, a nome della Comunità europea, l'Accordo euromediterraneo nel settore trasporto aereo fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro lato. Il testo dell'Accordo è allegato alla presente decisione.

Articolo 2 (Trattamento delle domande)

In attesa della sua entrata in vigore, l'Accordo è applicato in via provvisoria dalla Comunità e dagli Stati membri a decorrere dalla data della firma.

Articolo 3 (Comitato misto)

1. La Comunità e gli Stati membri sono rappresentati nel Comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 dell'Accordo da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

2. La posizione che la Comunità e gli Stati membri adotteranno all'interno del Comitato misto per quanto riguarda la modifica degli allegati dell'Accordo, tutte le questioni rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 6 o 7 dell'Accordo, o qualsiasi altra questione di competenza esclusiva della Comunità, viene stabilita dalla Commissione. In tutti gli altri casi la posizione della Comunità è stabilita dal Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.

3. La posizione della Comunità e degli Stati membri all'interno del Comitato misto è presentata dalla Commissione.

Articolo 4 (Arbitrato)

1. La Commissione rappresenta la Comunità e gli Stati membri nelle procedure arbitrali a norma dell'articolo 22 dell'Accordo.

2. La decisione di sospendere l'applicazione dei benefici a norma dell'articolo 22, paragrafo 6, dell'Accordo è adottata dal Consiglio sulla base di una proposta della Commissione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

3. Eventuali altre misure opportune da adottare a norma dell'articolo 22 dell'Accordo su questioni di competenza esclusiva della Comunità sono decise dalla Commissione, coadiuvata da un Comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri designati dal Consiglio.

Articolo 5 (Misure di salvaguardia)

1. La decisione di adottare misure di salvaguardia a norma dell'articolo 23 dell'Accordo viene adottata, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, dalla Commissione, coadiuvata da un Comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri designati dal Consiglio.

2. Qualora uno Stato membro inviti la Commissione ad applicare misure di salvaguardia, le trasmette a sostegno della propria richiesta le informazioni necessarie a giustificarla. La Commissione adotta una decisione in merito entro un mese o, in casi di urgenza, entro 10 giorni lavorativi e informa della sua decisione il Consiglio e gli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro 10 giorni lavorativi dalla notificazione della

medesima. Il Consiglio può adottare una decisione diversa entro un mese dalla data in cui gli è stata deferita la questione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

Articolo 6 (Diritti di traffico)

1. Gli Stati membri informano preventivamente la Commissione in merito a qualsiasi decisione intendano adottare a norma degli articoli 3 o 4 dell'Accordo.

2. Se la Commissione valuta in un qualsiasi momento che una decisione che uno Stato membro ha adottato o intende adottare a norma degli articoli 3 o 4 dell'Accordo è incompatibile con l'Accordo stesso, indirizza una decisione a tale Stato membro invitandolo ad adottare misure opportune al fine di conformarsi all'Accordo. La Commissione informa di tale decisione il Consiglio e gli altri Stati membri. Qualsiasi Stato membro può sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro 10 giorni lavorativi dalla notificazione della medesima. Il Consiglio può adottare una decisione diversa entro un mese dalla data in cui gli è stata deferita la questione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

Articolo 7 (Sicurezza)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito ad eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 13 dell'Accordo.

Articolo 8 (Protezione contro atti di interferenza illecita)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito ad eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 14 dell'Accordo.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

2006/0048 (CNS)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

relativa alla conclusione dell'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro lato

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 300, paragrafo 2, l'articolo 300, paragrafo 3, primo comma, prima frase e con l'articolo 300, paragrafo 4,

visto il parere del Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

(1) La Commissione ha negoziato per conto della Comunità e degli Stati membri un Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo con il Regno del Marocco (in appresso "l'Accordo");

(2) Un accordo è stato firmato il …….;

(3) L'Accordo dovrà essere approvato dalla Comunità e dagli Stati membri;

(4) È necessario fissare dispositivi di ordine procedurale per la partecipazione della Comunità e degli Stati membri al Comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 dell'Accordo e alle procedure arbitrali previste dall'articolo 22, nonché per l'attuazione di certe disposizioni dell'Accordo, comprese quelle relative all'adozione di misure di salvaguardia, alla concessione e revoca di diritti di traffico e certi aspetti riguardanti la sicurezza,

DECIDONO:

Articolo 1 (Approvazione)

1. L'Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo fra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro lato, è approvato per conto della Comunità. Il testo dell'Accordo è allegato alla presente decisione.

2. Una volta espletate le procedure interne per l'entrata in vigore dell'Accordo, i singoli Stati membri trasmettono al Segretariato del Consiglio la nota diplomatica prevista dall'articolo 29 dell'Accordo.

3. Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a consegnare al Regno del Marocco le note diplomatiche previste dall'articolo 29 dell'Accordo per conto della Comunità e degli Stati membri. *[Su base dell'articolo 25 dell'accordo con gli Stati Uniti, che il servizio giuridico suggerisce di inserire nell'articolo 29.]*

Articolo 2 (Comitato misto)

1. La Comunità e gli Stati membri sono rappresentati nel Comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 dell'Accordo da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

2. La posizione che la Comunità e gli Stati membri adotteranno all'interno del Comitato misto per quanto riguarda la modifica degli allegati dell'Accordo, tutte le questioni rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 6 o 7 dell'Accordo, o qualsiasi altra questione di competenza esclusiva della Comunità, viene stabilita dalla Commissione. In tutti gli altri casi la posizione della Comunità è stabilita dal Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione.

3. La posizione della Comunità e degli Stati membri all'interno del Comitato misto è presentata dalla Commissione.

Articolo 3 (Arbitrato)

1. La Commissione rappresenta la Comunità e gli Stati membri nelle procedure arbitrali a norma dell'articolo 22 dell'Accordo.

2. La decisione di sospendere l'applicazione dei benefici a norma dell'articolo 22, paragrafo 6, dell'Accordo è adottata dal Consiglio sulla base di una proposta della Commissione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

3. Eventuali altre misure opportune da adottare a norma dell'articolo 22 dell'Accordo su questioni di competenza esclusiva della Comunità sono decise dalla Commissione, coadiuvata da un Comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri designati dal Consiglio.

Articolo 4 (Misure di salvaguardia)

1. La decisione di adottare misure di salvaguardia a norma dell'articolo 23 dell'Accordo viene adottata, di propria iniziativa o su richiesta di uno Stato membro, dalla Commissione, coadiuvata da un Comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri designati dal Consiglio.

2. Qualora uno Stato membro inviti la Commissione ad applicare misure di salvaguardia, le trasmette a sostegno della propria richiesta le informazioni necessarie a giustificarla. La Commissione adotta una decisione in merito entro un mese o, in casi di urgenza, entro 10 giorni lavorativi e informa della sua decisione il Consiglio e gli Stati membri. Qualsiasi Stato membro può sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro 10 giorni lavorativi dalla notificazione della medesima. Il Consiglio può adottare una decisione diversa entro un mese dalla data in cui gli è stata deferita la questione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

Articolo 5 (Diritti di traffico)

1. Gli Stati membri informano preventivamente la Commissione in merito a qualsiasi decisione intendano adottare a norma degli articoli 3 o 4 dell'Accordo.

2. Se la Commissione valuta in un qualsiasi momento che una decisione che uno Stato membro ha adottato o intende adottare a norma degli articoli 3 o 4 dell'Accordo è incompatibile con l'Accordo stesso, indirizza una decisione a tale Stato membro invitandolo ad adottare misure opportune al fine di conformarsi all'Accordo. La Commissione informa di tale decisione il Consiglio e gli altri Stati membri. Qualsiasi Stato membro può sottoporre la decisione della Commissione al Consiglio entro 10 giorni lavorativi dalla notificazione della medesima. Il Consiglio può adottare una decisione diversa entro un mese dalla data in cui gli è stata deferita la questione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

Articolo 6 (Sicurezza)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito ad eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 13 dell'Accordo.

Articolo 7 (Protezione contro atti di interferenza illecita)

Gli Stati membri informano immediatamente la Commissione in merito ad eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 14 dell'Accordo.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

ACCORDO EUROMEDITERRANEO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO
FRA
LA COMUNITÀ EUROPEA
E I SUOI STATI MEMBRI, da un lato,
E
IL REGNO DEL MAROCCO, dall'altro lato

IL REGNO DEL BELGIO,

LA REPUBBLICA CECA,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA DI ESTONIA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

LA REPUBBLICA DI CIPRO,

LA REPUBBLICA DI LETTONIA,

LA REPUBBLICA DI LITUANIA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,

LA REPUBBLICA DI MALTA,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DI POLONIA,

LA REPUBBLICA DEL PORTOGALLO,

LA REPUBBLICA DI SLOVENIA

LA REPUBBLICA SLOVACCA,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

Parti contraenti del trattato che istituisce la Comunità europea, di seguito denominate "gli Stati membri della Comunità", e

LA COMUNITÀ EUROPEA,

in appresso denominata "la Comunità", da un lato, e

IL REGNO DEL MAROCCO,

in appresso denominato "Marocco", dall'altro lato,

DESIDERANDO promuovere un sistema dell'aviazione internazionale basato sulla leale concorrenza tra linee aeree nel mercato, con un minimo di regolamentazioni e interventi governativi;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

DESIDERANDO dar modo alle linee aeree di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti delle linee aeree, beneficino di un accordo liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

PRENDENDO NOTA della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra linee aeree e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente Accordo;

AFFERMANDO l'importanza della protezione dell'ambiente nello sviluppare e attuare la politica internazionale in materia di trasporto aereo e nel riconoscere i diritti degli Stati sovrani ad adottare misure adeguate a tal fine;

PRESO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montréal il 28 maggio 1999, se e in quanto entrambe le Parti sono firmatarie di tale Convenzione;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, le linee aeree, i lavoratori e le comunità da entrambi i lati;

CONSIDERANDO che un accordo fra la Comunità europea e il Marocco può costituire un riferimento nei rapporti euromediterranei nel settore del trasporto aereo in un quadro destinato a promuovere pienamente i benefici della liberalizzazione in questo settore economico cruciale;

OSSERVANDO che un tale accordo è destinato ad essere applicato in maniera progressiva ma integrale, e che grazie ad un apposito meccanismo si potrà conseguire una sempre più stretta armonizzazione con la normativa comunitaria,

HANNO CONCLUSO IL SEGUENTE ACCORDO:

Articolo 1

Definizioni

Ai fini del presente Accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

1. "servizio concordato" e "rotta determinata", il trasporto aereo internazionale a norma dell'articolo 2 e dell'allegato 1 al presente Accordo;

2. "Accordo", il presente Accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;

3. "trasporto aereo", il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro remunerazione o locazione, che, a scanso di dubbi, include i trasporti aerei di linea e fuorilinea (*charter*) e un servizio integrale di trasporto merci;

4. "accordo di associazione", l'Accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da un lato, e il Regno del Marocco, dall'altro lato, fatto a Bruxelles il 26 febbraio 1996;

5. "licenza comunitaria di esercizio", una licenza di esercizio per i vettori aerei stabiliti nella Comunità europea, concessa e mantenuta in essere conformemente al regolamento (CE) n. 2407/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sul rilascio delle licenze ai vettori aerei;

6. “Convenzione”, la Convenzione sull’aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:

   a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell’articolo 94, lettera a) della Convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dal Marocco che dallo Stato membro o dagli Stati membri, in quanto sia pertinente per la questione di cui trattasi, e

   b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti adottati a norma dell’articolo 90 della Convenzione stessa, qualora tali allegati o emendamenti siano entrati in vigore simultaneamente per il Marocco e per lo Stato membro o per gli Stati membri, in quanto siano pertinenti per la questione di cui trattasi;

7. “costo totale”, il costo della prestazione del servizio maggiorato di un margine ragionevole per le spese generali amministrative e gli eventuali oneri destinati a rispecchiare i costi ambientali e applicati senza distinzione di nazionalità;

8. “Parti”, da un lato la Comunità o gli Stati membri, ovvero la Comunità e i suoi Stati membri, nell’ambito delle rispettive competenze, e dall’altro lato il Marocco;

9. “cittadini nazionali”, qualsiasi persona fisica o giuridica avente nazionalità marocchina per la Parte marocchina, o la nazionalità di uno Stato membro per la Parte europea, se e in quanto, nel caso di una persona giuridica, essa è sempre effettivamente controllata, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi nazionalità marocchina per la Parte marocchina, o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell’allegato 5, per la Parte europea;

10. “sovvenzioni”, qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità o da un organismo regionale od altro organismo pubblico, ossia quando

    a) certi pratiche messe in atto dalla pubblica amministrazione, da un organismo regionale o da un altro ente pubblico comportano il trasferimento diretto di fondi (ad esempio sovvenzioni, prestiti, iniezioni di capitale), o potenziali trasferimenti diretti di fondi alle società, o la presa a carico di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti;

    b) la pubblica amministrazione o un organismo regionale od altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote;

    c) la pubblica amministrazione, un ente regionale od altro ente pubblico fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi;

    d) un governo, un ente regionale od altro organismo pubblico effettua dei versamenti ad un meccanismo di finanziamento, o incarica o dà ordine ad un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate ai punti da a) a c) che precedono, che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisce per nessun aspetto dalle prassi normalmente adottate dai governi,

    e viene in tal modo conferito un vantaggio.

11. “trasporto aereo internazionale”, il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di più di uno Stato;

12. “prezzo”, le tariffe applicate dai vettori aerei o dai loro agenti per il trasporto di passeggeri, bagagli e/o merci (ad esclusione della posta) per via aerea, compreso, se applicabile, il trasporto in superficie in collegamento con un trasporto aereo internazionale, e le condizioni alle quali è soggetta la loro applicazione;

13. “SESAR”, l’attuazione tecnica del Cielo unico europeo, che coordina e sincronizza lo sviluppo e l’applicazione delle nuove generazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo, nonché

14. “territorio”, nel caso del Regno del Marocco, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne ed il mare territoriale sotto la sua sovranità o giurisdizione e, nel caso della Comunità europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applica il trattato che istituisce la Comunità europea e alle condizioni sancite da tale trattato e da ogni strumento che dovesse succedergli; resta inteso che l’applicazione del presente Accordo all’aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; l’applicazione del presente Accordo all’aeroporto di Gibilterra resta sospesa fino al momento in cui entrerà in vigore il regime previsto dalla Dichiarazione congiunta dei ministri degli Esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

Articolo 2

Diritti di traffico

1. Salvo disposizioni contrarie contenute nell'allegato 1, ciascuna Parte contraente concede all'altra Parte i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori dell'altra Parte:

   a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;

   b) il diritto di effettuare scali nel suo territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (per scopi non di traffico);

   c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul suo territorio al fine di caricare e scaricare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; nonché

   d) gli altri diritti specificati nel presente Accordo.

2. Nessuna disposizione del presente Accordo potrà essere interpretata in modo da conferire

   a) al Marocco il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro della Comunità europea;

   b) alla Comunità europea il diritto di caricare, nel territorio del Marocco, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio del Marocco.

Articolo 3

Autorizzazione

Una volta ricevute da un vettore aereo di una delle Parti contraenti le domande per le autorizzazioni di esercizio, le competenti autorità dell'altra Parte concedono le opportune autorizzazioni con un minimo di ritardo procedurale, a condizione che:

a) per un vettore del Marocco:

– il vettore aereo abbia la propria sede di attività principale ed eventualmente la propria sede legale in Marocco e abbia ricevuto la licenza ed eventuali altri documenti corrispondenti conformemente alla legge del Regno del Marocco;

– il Marocco eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; nonché

– il vettore aereo appartenga e continui ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, al Marocco e/o a cittadini del Marocco ed è da questi effettivamente e costantemente controllato, o appartiene e continua ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o a cittadini di Stati membri, e sia da questi effettivamente e costantemente controllato;

b) per un vettore della Comunità europea:

– il vettore aereo abbia la propria sede di attività principale ed eventualmente la propria sede legale nel territorio di uno Stato membro della Comunità europea a norma del trattato che istituisce la Comunità europea, e sia titolare di una licenza comunitaria di esercizio; nonché

– lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata nella designazione;

– il vettore aereo appartenga e continui ad appartenere, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o a cittadini di Stati membri, o ad altri Stati indicati nell'allegato 5 e/o a cittadini di questi altri Stati;

c) l'impresa soddisfi i requisiti prescritti dalle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative applicate di norma all'esercizio del trasporto aereo internazionale dalla Parte contraente che esamina la domanda o le domande; nonché

d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 13 (Sicurezza) ed all'articolo 14 (Protezione contro atti di interferenza illecita).

Articolo 4

Revoca dell'autorizzazione

1. Le autorità competenti di ciascuna Parte contraente hanno il diritto di revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra Parte contraente qualora:

   a) per un vettore del Marocco:

      – il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività o eventualmente la propria sede legale in Marocco, o non abbia ricevuto il certificato di operatore aereo ed eventuali altri documenti corrispondenti conformemente alla legge in vigore in Marocco;

      – il Marocco eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo; nonché

      – il vettore aereo non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, al Marocco e/o a cittadini del Marocco, o a Stati membri e/o a cittadini di questi Stati, o non sia da questi effettivamente controllato;

   b) per un vettore della Comunità europea:

      – il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività o eventualmente la propria sede legale nel territorio di uno Stato membro della Comunità europea a norma del trattato che istituisce la Comunità europea, o non sia titolare di una licenza comunitaria di esercizio; lo Stato membro della Comunità europea competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) non eserciti o mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo ovvero l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente indicata; oppure qualora:

      – il vettore aereo non appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o a cittadini di Stati membri, o ad altri Stati indicati nell'allegato 5 e/o a cittadini di questi altri Stati, o non sia da questi effettivamente controllato;

   c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di cui all'articolo 5 (Applicazione della legislazione) del presente Accordo, oppure qualora

   d) non vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 13 (Sicurezza) ed all'articolo 14 (Protezione contro atti di interferenza illecita).

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) e d) del presente articolo, i diritti conferiti dal presente articolo possono essere esercitati solamente previa consultazione con le competenti autorità dell'altra Parte contraente.

Articolo 4 bis

Investimenti

La proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo del Marocco da parte di uno Stato membro o dei loro cittadini, o di un vettore aereo della Comunità europea da parte del Marocco o dei suoi cittadini, sono oggetto di decisione preliminare del Comitato misto istituito dal presente Accordo.

Tale decisione precisa le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente Accordo e dei servizi tra paesi terzi e le Parti contraenti.

Le disposizioni dell'articolo 21, paragrafo 9, del presente Accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

Articolo 5

Applicazione della legislazione

1. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una Parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di vettori di trasporto aereo internazionale o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili dovranno essere osservate dai vettori dell'altra Parte contraente all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte contraente.

2. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una Parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili (compresi i regolamenti riguardanti l'entrata, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, la materia doganale e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali) devono essere osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci delle linee aeree dell'altra Parte contraente all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima Parte contraente.

Articolo 6

Concorrenza

Ai sensi del presente Accordo si applicano le disposizioni del capitolo II ("Concorrenza e altre disposizioni economiche") del titolo IV dell'Accordo di associazione, eccetto nei casi in cui norme più specifiche sono contenute nel presente Accordo.

Articolo 7

Sovvenzioni

1. Le Parti riconoscono che le sovvenzioni pubbliche ai vettori aerei falsano o minacciano di falsare la concorrenza favorendo talune imprese nella prestazione di servizi di trasporto aereo, mettono a repentaglio gli obiettivi principali dell'Accordo e sono incompatibili con il principio dello spazio aereo liberalizzato.

2. Quando si ritiene essenziale concedere sovvenzioni pubbliche ad un vettore aereo o vettori aerei che svolgono la propria attività nel quadro del presente Accordo al fine di realizzare un obiettivo legittimo, tali sovvenzioni sono proporzionate all'obiettivo, trasparenti e concepite in modo da minimizzare per quanto possibile l'impatto negativo sui vettori aerei dell'altra Parte. La Parte che concede tali sovvenzioni informa sollecitamente l'altra Parte della propria intenzione e della loro coerenza con i criteri fissati nel presente Accordo.

3. Se una Parte ritiene che una sovvenzione concessa dall'altra Parte o, se del caso, da un organismo pubblico o governativo di un paese diverso dalle Parti, non sia conforme ai criteri fissati al paragrafo 2, può richiedere la convocazione di una riunione del Comitato misto, come previsto dall'articolo 21, per esaminare la questione e mettere a punto risposte adeguate alle preoccupazioni che risultino legittime.

4. Qualora il Comitato misto non possa dirimere una controversia, le Parti conservano la possibilità di applicare le rispettive misure antisovvenzione.

5. Le disposizioni del presente articolo non pregiudicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative delle Parti in materia di servizi aerei essenziali e oneri di servizio pubblico nei territori delle Parti.

Articolo 8

Opportunità commerciali

1. I vettori aerei di ciascuna Parte contraente hanno il diritto di istituire uffici sul territorio dell'altra Parte contraente ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

2. I vettori aerei di ciascuna Parte contraente hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative dell'altra Parte contraente che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra Parte contraente personale dirigente, addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

3. a) Fatto salvo quanto previsto nel successivo comma b), ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra Parte contraente:

(i) il diritto di provvedere da solo alle operazioni di assistenza a terra ("autoproduzione") oppure, a sua scelta,

(ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se ad essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative di ciascuna Parte contraente e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) Per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aereo, i diritti di cui ai punti (i) e (ii) della lettera a) sono soggetti unicamente a vincoli specifici di disponibilità di spazio o capacità connessi alla necessità di salvaguardare la sicurezza delle operazioni aeroportuali. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base adeguata; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo totale, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

4. I vettori aerei di ciascuna Parte contraente possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra Parte contraente e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essa nominati. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

5. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire e trasferire dal territorio dell'altra Parte contraente al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali somme devono essere consentite prontamente senza restrizioni o imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni ed alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

6. I vettori aerei di ciascuna Parte contraente sono autorizzati a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra Parte contraente, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carburante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna Parte contraente possono pagare dette spese nel territorio dell'altra Parte contraente in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente Accordo, i vettori aerei di una Parte contraente possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di *blocked-space* o di *code-sharing*, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

   a) uno o più vettori aerei delle Parti; nonché

   b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; nonché

   c) qualsiasi vettore che presti servizio di trasporto di superficie, su terra o per via marittima,

   a condizione che (i) tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dei poteri necessari e (ii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di *code-sharing*, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

8. a) In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi cooperativi. Nel decidere in merito a particolari accordi essi possono prendere in considerazione fra l'altro, aspetti quali gli interessi dei consumatori e i vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

   b) Inoltre, in deroga ad altre disposizioni del presente Accordo, i vettori aerei ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle Parti contraenti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio del Marocco e della Comunità europea o in paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative regolamentari ed amministrative applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti ad un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

Articolo 9

Dazi doganali e altre tasse

1. All'arrivo nel territorio di una Parte contraente, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori aerei dell'altra Parte contraente, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco ed altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise, diritti ed oneri analoghi che sono (a) imposti dalle autorità nazionali o dalla Comunità europea e (b) non sono basati sul costo dei servizi forniti, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

   a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una Parte contraente ed imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra Parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate ad essere consumate in un tratto della rotta sopra il territorio della Parte contraente nella quale sono state imbarcate;

   b) attrezzature di terra e parti di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una Parte contraente per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra Parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale;

   c) lubrificanti e materiale tecnico consumabile introdotto o fornito nel territorio di una Parte contraente per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra Parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate ad essere utilizzate su un tratto di rotta sopra il territorio della Parte contraente nel quale sono imbarcate; nonché

   d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna Parte contraente, introdotte o fornite nel territorio di una Parte contraente e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra Parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati ad essere usati su un tratto della rotta sopra il territorio della Parte contraente nel quale sono state imbarcate;

   e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali cargo.

3. Il presente Accordo non esenta da imposte, tasse, dazi, diritti e oneri analoghi a quelli di cui al paragrafo 1 il carburante fornito da una Parte a vettori aerei nel suo territorio. All'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio di una Parte contraente i vettori aerei dell'altra Parte si conformano alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative alla vendita, alla fornitura e all'uso del carburante per l'aviazione.

4. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo da parte delle autorità competenti.

5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano parimenti ai casi in cui i vettori aerei di una Parte contraente abbiano negoziato con un altro vettore, al quale l'altra Parte contraente abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento degli articoli specificati nei paragrafi 1 e 2 nel territorio dell'altra Parte contraente.

6. Nessuna disposizione del presente Accordo impedisce alle Parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti o oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

Articolo 10

Oneri di uso

1. Una Parte contraente non impone, né permette che siano imposti, ai vettori aerei dell'altra Parte contraente oneri di uso superiori a quelli imposti ai propri vettori aerei che effettuano analoghi servizi di trasporto aereo internazionale.

2. L'imposizione di oneri più elevati o di nuovi oneri può avvenire soltanto a seguito di opportune consultazioni tra le competenti autorità e i vettori di ciascuna Parte. Gli utenti devono ricevere un preavviso ragionevole di qualsiasi proposta di modifica agli oneri di uso, così che possano esprimere il proprio parere prima dell'applicazione di tali modifiche. Le Parti incoraggiano inoltre lo scambio delle informazioni eventualmente necessarie a consentire di valutare con precisione la ragionevolezza degli oneri, la giustificazione dei medesimi e la loro ripartizione, conformemente ai principi contenuti nel presente articolo.

Articolo 11

Prezzi

I prezzi per i servizi di trasporto aereo prestati ai sensi del presente Accordo sono stabiliti liberamente e non sono soggetti ad approvazione, ma se ne può chiedere la notificazione a scopi puramente informativi. I prezzi praticati per il trasporto effettuato interamente sul territorio della Comunità europea sono soggetti alla normativa comunitaria.

Articolo 12

Statistiche

Le autorità competenti di ciascuna Parte trasmettono alle autorità competenti dell'altra Parte, su richiesta di queste ultime, le informazioni e le statistiche relative al traffico trasportato dai vettori autorizzati da una Parte sui servizi concordati verso o in provenienza dal territorio dell'altra Parte, nella stessa forma in cui esse sono state preparate e presentate dai vettori aerei autorizzati alle rispettive autorità nazionali competenti. I dati statistici supplementari in materia di traffico che le autorità competenti di una Parte possono eventualmente chiedere alle autorità dell'altra Parte sono sottoposti all'esame del Comitato misto, su richiesta dell'una o dell'altra Parte.

TITOLO II

COOPERAZIONE IN CAMPO NORMATIVO

Articolo 13

Sicurezza aerea

1. Le Parti agiscono in conformità con quanto disposto dalla normativa della Comunità europea in materia di sicurezza aerea specificata nell'allegato 6.A, alle condizioni fissate ai paragrafi seguenti.

2. Le Parti dispongono affinché gli aeromobili registrati in una Parte contraente e sospetti di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della Convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra Parte, siano soggetti ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra Parte, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad esso, intese a controllare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

3. Ciascuna Parte può chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra Parte.

4. Nessuna disposizione del presente Accordo può essere interpretata come una limitazione alla facoltà delle autorità competenti di una Parte di adottare qualsiasi misura opportuna e immediata qualora accertino che un aeromobile, un prodotto o un'operazione può:

   a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata nell'allegato 6.A, secondo il caso, o

   b) dare adito a gravi preoccupazioni — a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 2 —in merito alla non conformità dell'aeromobile o del funzionamento dell'aeromobile con le norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata nell'allegato 6.A, secondo il caso, o

   c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità della Convenzione o della normativa specificata all'allegato 6.A, secondo il caso.

5. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 4, le competenti autorità di una Parte ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra Parte, giustificando la propria iniziativa.

6. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 4 non vengano sospese anche se è venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle Parti può adire il Comitato misto.

7. Ai fini dell'applicazione del presente articolo il termine "autorità competenti" indica gli organismi o enti pubblici identificati all'allegato 3. Qualsiasi modifica al diritto nazionale per quanto riguarda lo *status* delle autorità competenti è notificata dalla Parte interessata all'altra Parte.

Articolo 14

Protezione contro atti di interferenza illecita

1. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le Parti riaffermano il reciproco obbligo di tutelare la sicurezza dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita (in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione di Chicago, della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montréal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montréal il 24 febbraio 1998 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montréal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le Parti contraenti sono Parti contraenti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le Parti).

2. Le Parti contraenti si forniscono reciprocamente, a richiesta, tutta l'assistenza necessaria per contrastare tutte le minacce alla sicurezza dell'aviazione civile, compresa la prevenzione del sequestro illegale di aeromobili civili o di altri atti illeciti contro la sicurezza di tali aeromobili, i loro passeggeri e i loro equipaggi, gli aeroporti e le installazioni di navigazione aerea.

3. Nelle loro reciproche relazioni le Parti contraenti agiscono in conformità con le norme per la protezione del trasporto aereo e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) e allegate alla Convenzione di Chicago, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle Parti. Esse prescrivono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di sicurezza dell'aviazione.

4. Entrambe le Parti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili, sottoporre al vaglio di sicurezza i passeggeri e i loro effetti personali ed effettuare adeguati controlli sull'equipaggio, sulle merci trasportate (compresi i bagagli nella stiva) e sulle provviste a bordo prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure vengano adattate in funzione del crescere della minaccia. Ciascuna Parte conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti ad osservare le disposizioni in materia di protezione dell'aviazione civile di cui al paragrafo 3 richieste dall'altra Parte, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra Parte contraente. Ciascuna Parte contraente prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra Parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte ad una minaccia specifica.

5. Quando si verifica un sequestro illegale di un aeromobile o una minaccia di sequestro o altri atti illeciti nei confronti della sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio, dell'aeromobile, degli aeroporti o delle installazioni di aeronavigazione, le Parti contraenti si assistono reciprocamente agevolando le comunicazioni e l'adozione di provvedimenti appropriati finalizzati a porre rapidamente e sicuramente termine a tale incidente o minaccia di incidente.

6. Se una Parte contraente ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra Parte contraente abbia disatteso le disposizioni in tema di sicurezza dell'aviazione previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra Parte contraente.

7. Fatto salvo il disposto dell'articolo 4 (Revoca dell'autorizzazione) del presente Accordo, se entro quindici (15) giorni dalla data di richiesta non si perviene ad un accordo soddisfacente la Parte richiedente è legittimata a ritirare, a revocare, a limitare o ad imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio e i permessi tecnici dei vettori aerei di entrambe le Parti.

8. In caso di minaccia immediata e straordinaria le Parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.

9. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 7 è sospesa una volta che l'altra Parte si sia conformata al disposto del presente articolo.

Articolo 15

Gestione del traffico aereo

1. Le Parti agiscono in conformità con le disposizioni della normativa di cui all'allegato 6.B, alle condizioni sotto specificate.

2. Le Parti si impegnano a collaborare al massimo grado in materia di gestione del traffico aereo, in una prospettiva volta ad estendere al Marocco il Cielo unico europeo così da potenziare le attuali norme di sicurezza e l'efficienza complessiva delle norme generali che disciplinano il traffico aereo in Europa, ottimizzare le capacità e minimizzare i ritardi.

3. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa Cielo unico europeo nei rispettivi territori:

a) il Marocco adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al Cielo unico europeo, particolarmente istituendo appositi organismi nazionali di controllo indipendenti almeno a livello funzionale dai prestatori di servizi di gestione del traffico aereo; nonché

b) la Comunità europea associa il Marocco alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il Cielo unico europeo, particolarmente coinvolgendo sin dalle fasi iniziali il Marocco nel lavoro di istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo o istituendo un adeguato coordinamento sul SESAR.

Articolo 16

Ambiente

1. Le Parti agiscono in conformità con la normativa comunitaria in materia di trasporto aereo specificata all'allegato 6.C, alle condizioni specificate ai paragrafi successivi.

2. Nessuna disposizione del presente Accordo va interpretata come una limitazione della facoltà delle competenti autorità di una Parte di adottare tutte le misure adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema rappresentato dall'impatto ambientale del trasporto aereo internazionale attuato nel quadro dell'Accordo, a condizione che tali misure siano applicate senza distinzione di nazionalità.

Articolo 17

Tutela dei consumatori

Le Parti agiscono in conformità con la normativa comunitaria in materia di trasporto aereo specificata nell'allegato 6.D.

Articolo 18

Sistemi telematici di prenotazione

Le Parti agiscono in conformità con la normativa comunitaria in materia di trasporto aereo specificata nell'allegato 6.E.

Articolo 19

Aspetti sociali

Le Parti agiscono in conformità con la normativa comunitaria in materia di trasporto aereo specificata nell'allegato 6.F.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

Articolo 20

Interpretazione e attuazione

1. Le parti contraenti del presente Accordo adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente Accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente Accordo.

2. Ciascuna Parte contraente è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente Accordo e in particolare dei regolamenti e delle direttive in materia di trasporto aereo elencati nell'allegato 6.

3. Ciascuna Parte contraente fornisce all'altra Parte contraente tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni condotte dall'altra Parte contraente nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente Accordo.

4. Quando le Parti contraenti intervengono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente Accordo in questioni in cui l'altra Parte abbia interesse e che riguardano le autorità o imprese dell'altra Parte, le competenti autorità dell'altra Parte devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia assunta una decisione definitiva.

Articolo 21

Il Comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle Parti (in appresso "il Comitato misto"), responsabile della gestione e corretta attuazione del presente Accordo. A tal fine il Comitato emana raccomandazioni ed adotta decisioni nei casi previsti dal presente Accordo.

2. Le decisioni del Comitato misto sono adottate congiuntamente e sono vincolanti per le Parti. Le Parti danno attuazione a tali decisioni conformemente alla propria normativa.

3. Il Comitato si riunisce ogniqualvolta necessario e almeno una volta l'anno. Ciascuna Parte può chiedere la convocazione di una riunione.

4. Le Parti contraenti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del Comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo. Tale riunione deve aver luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricezione della richiesta, salvo diverso accordo.

5. Ai fini della corretta applicazione del presente Accordo, le Parti contraenti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di Comitato misto.

6. Il Comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.

7. Se a giudizio di una delle Parti una decisione del Comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra Parte, la prima Parte può chiedere che la questione sia esaminata dal Comitato misto. Se il Comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la Parte che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 23.

8. La decisione del Comitato misto indica la data prevista per la sua attuazione ad opera delle Parti e ogni altra informazione che possa interessare gli operatori economici.

9. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il Comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le Parti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 23.

10. Il Comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle Parti.

11. Il Comitato misto promuove la cooperazione mediante:

    a) la promozione di scambi al livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza (*safety* e *security*), nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie) e della protezione dei consumatori;

    b) il periodico esame degli effetti sociali dell'Accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;

    c) la presa in considerazione di settori potenzialmente propizi ad un ulteriore sviluppo dell'Accordo, compresa la raccomandazione di emendamenti dell'Accordo stesso.

Articolo 22

Risoluzione delle controversie e arbitrato

1. Ciascuna Parte può sottoporre al Comitato misto qualsiasi controversia relativa all'attuazione o all'interpretazione del presente Accordo che non sia stata risolta conformemente al disposto dell'articolo 21. Ai fini dell'applicazione del presente articolo il Consiglio d'associazione istituito nel quadro dell'Accordo d'associazione agisce da Comitato misto.

2. Il Comitato misto può comporre la controversia mediante una decisione.

3. Le Parti adottano le misure necessarie a dare attuazione alle decisioni di cui al paragrafo 2.

4. Qualora non sia possibile risolvere la controversia conformemente al disposto del paragrafo 2, su richiesta dell'una o dell'altra delle Parti essa è sottoposta ad un collegio arbitrale composto di tre arbitri conformemente alla seguente procedura:

   a) ciascuna Parte designa un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte della corte di arbitrato, inviata dall'altra Parte attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato entro altri sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle Parti non ha designato un arbitro, o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna Parte può chiedere al presidente del consiglio dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile di designare, a seconda del caso, un arbitro o arbitri;

   b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste dal paragrafo a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente della corte di arbitrato;

   c) la corte di arbitrato fissa di comune accordo le proprie norme procedurali; nonché

   d) fatta salva la decisione finale della corte di arbitrato, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le Parti.

5. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, della corte di arbitrato ha carattere vincolante per le Parti.

6. Se una delle Parti non agisce conformemente ad una decisione della corte di arbitrato adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando dura tale inosservanza l'altra Parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla Parte inadempiente nel quadro del presente Accordo.

Articolo 23

Misure di salvaguardia

1. Le Parti adottano qualsiasi provvedimento generale o specifico necessario per l'adempimento degli obblighi che loro incombono nel quadro del presente Accordo. Esse si adoperano per la realizzazione degli obiettivi fissati nell'Accordo.

2. Qualora una delle Parti ritenga che l'altra Parte non abbia ottemperato ad un obbligo previsto dall'Accordo, può adottare le misure opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, in campo d'applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente Accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente Accordo.

3. La Parte che prospetta l'adozione di misure di salvaguardia notifica le altre Parti tramite il Comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

4. Le Parti contraenti avviano immediatamente consultazioni in seno al Comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.

5. Fatto salvo l'articolo 3, lettera d), l'articolo 4, lettera d) e gli articoli 13 e 14, la Parte contraente interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 1, se la procedura di consultazione del paragrafo 2 non si è conclusa prima di tale scadenza.

6. La Parte contraente interessata notifica senza indugio le misure adottate al Comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.

7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la Parte inadempiente ottempera alle disposizioni del presente Accordo.

Articolo 24

Portata geografica dell'Accordo

Pur riconoscendo la natura bilaterale del presente Accordo, le Parti osservano che esso rientra nel quadro del partenariato euromediterraneo prospettato nella dichiarazione di Barcellona del 28 novembre 1995. Le Parti si impegnano a condurre un dialogo permanente volto a garantire la conformità del presente Accordo con il processo di Barcellona, in particolare per quanto riguarda la possibilità di concordare reciprocamente emendamenti destinati a tenere contro di analoghi accordi in materia di trasporto aereo.

Articolo 25

Relazioni con altri accordi

1. Le disposizioni del presente Accordo sostituiscono le disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra il Marocco e gli Stati membri. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente Accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri della Comunità europea e i loro cittadini.

2. Se le Parti contraenti diventano Parti contraenti di un accordo multilaterale o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da un'altra organizzazione internazionale che contempli materie disciplinate dal presente Accordo, esse consultano il Comitato misto allo scopo di determinare se il presente Accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

3. Il presente Accordo non osta ad una qualsiasi decisione delle due Parti di dare attuazione ad eventuali future raccomandazioni formulate dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Le Parti non citano il presente Accordo, o parti di esso, per opporsi a che l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile prenda in considerazione politiche alternative su qualsiasi aspetto di pertinenza del presente Accordo.

Articolo 26

Modifiche

1. Se una delle Parti desidera modificare le disposizioni del presente Accordo, invia una notifica in tal senso al Comitato misto. La modifica concordata all'Accordo entra in vigore una volta completate le rispettive procedure interne.

2. Su proposta di una Parte e conformemente al disposto del presente articolo, il Comitato misto può decidere di modificare gli allegati del presente Accordo.

3. Il presente Accordo non pregiudica il diritto di ciascuna Parte, fatta salva l'osservanza del principio di non discriminazione e delle disposizioni del presente Accordo, di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare la legislazione vigente nel settore del trasporto aereo o in un settore ad esso associato fra quelli menzionati all'allegato 6, nel rispetto del principio di non discriminazione e conformemente alle disposizioni del presente Accordo.

4. Non appena avviata l'elaborazione di un nuovo testo legislativo, ciascuna Parte contraente deve informare e consultare l'altra Parte nel modo più esauriente possibile. A richiesta di una delle Parti, si può procedere ad uno scambio preliminare di opinioni in seno al Comitato misto.

5. Non appena adottato nuove disposizioni legislative o una modifica della propria legislazione nel settore del trasporto aereo, o in un settore ad esso associato fra quelli menzionati nell'allegato 6, ciascuna Parte contraente ne informa l'altra Parte entro trenta giorni dall'adozione. Su richiesta di una qualsiasi delle Parti il Comitato misto procede, entro sessanta giorni a partire dalla data della richiesta, ad uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente Accordo.

6. Il Comitato misto

   a) adotta una decisione che modifichi l'allegato 6 del presente Accordo per recepire, eventualmente in base alla reciprocità, la nuova legislazione o la modifica considerata;

   b) decide che la nuova legislazione o la modifica considerata è da considerarsi conforme al presente Accordo; oppure

   c) decide in merito ad eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente Accordo.

Articolo 27

Scadenza

1. Il presente Accordo è concluso a tempo indeterminato.

2. Ciascuna Parte contraente può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra Parte contraente di aver deciso di denunciare il presente Accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Il presente Accordo scade dodici mesi dopo la data in cui l'altra Parte ha ricevuto il preavviso, a meno che quest'ultimo sia ritirato prima dello scadere del periodo in questione.

3. Il presente Accordo cessa di essere in vigore od è sospeso se l'Accordo di associazione rispettivamente cessa di essere in vigore od è sospeso.

Articolo 28

Registrazione presso l'ICAO

Il presente Accordo e tutti i suoi emendamenti devono essere registrati presso l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile.

Articolo 29

Entrata in vigore

Il presente Accordo è applicato in via transitoria dalla data della firma ed entra in vigore dopo che entrambe le Parti avranno applicato le procedure interne necessarie per l'entrata in vigore.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a _____, il _____ in duplice copia, nelle lingue araba e _____, ogni lingua facente ugualmente fede.

PER IL REGNO DEL MAROCCO *PER LA COMUNITÀ EUROPEA*

ALLEGATO 1

Servizi concordati e rotte specificate

1. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui all'allegato 4 al presente Accordo.

2. Ciascuna Parte contraente accorda ai vettori aerei dell'altra Parte contraente i diritti di operare servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:

   a) per i vettori aerei della Comunità europea:

   punti nella Comunità europea – uno o più punti in Marocco – punti successivi,

   b) per i vettori aerei del Marocco:

   punti in Marocco – uno o più punti nella Comunità europea.

3. I vettori aerei del Marocco sono autorizzati a esercitare i diritti di traffico di cui all'articolo 2 del presente Accordo fra più di un punto situato sul territorio della Comunità a condizione che i servizi in oggetto abbiano origine o destinazione nel territorio del Marocco.

   I vettori aerei della Comunità sono autorizzati a esercitare i diritti di traffico di cui all'articolo 2 del presente Accordo fra il Marocco e punti successivi a condizione che i servizi in oggetto abbiano origine o destinazione nel territorio della Comunità e che, in relazione ai servizi passeggeri, i punti in questione si trovino nei paesi della politica europea di vicinato.

   I vettori aerei della Comunità europea sono autorizzati, per i servizi da e verso il Marocco, a servire più di un punto durante lo stesso servizio (*co-terminalisation*) e a esercitare il diritto di scalo fra questi punti.

   I paesi della politica europea di vicinato sono i seguenti: Algeria, Armenia, Autorità palestinese, Azerbaigian, Bielorussia, Egitto, Georgia, Israele, Giordania, Libano, Libia, Moldavia, Marocco, Siria, Tunisia e Ucraina. I punti situati nei paesi della politica di vicinato possono essere utilizzati anche come punti intermedi.

4. Le rotte specificate possono essere utilizzate in entrambe le direzioni. A discrezione di ciascuna impresa, ogni punto delle rotte specificate, che sia intermedio o successivo, può essere omesso per alcuni o tutti i servizi, a condizione che il servizio abbia origine o destinazione nel territorio del Marocco per i vettori aerei del Marocco o nel territorio di uno Stato membro della Comunità europea per i vettori aerei della Comunità europea.

5. Ciascuna Parte contraente accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due Parti contraenti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra Parte contraente, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute.

6. Qualsiasi vettore aereo può effettuare trasporto aereo internazionale senza limitazioni per quanto riguarda il cambio del tipo di aeromobile utilizzato, in tutti i punti delle rotte specificate.

7. Il noleggio con equipaggio (*wet-leasing*), da parte di un vettore aereo marocchino, di un aeromobile di una compagnia aerea di un paese terzo o, da parte di un vettore aereo della Comunità europea, di un aeromobile di una compagnia aerea di un paese terzo diverso da quelli citati all'allegato 5, per usare i diritti di cui al presente accordo, deve essere una misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee. Tale misura deve ottenere l'approvazione preliminare dell'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell'autorità competente dell'altra Parte contraente.

ALLEGATO 2

Accordi bilaterali fra il Marocco e gli Stati membri della Comunità europea

Conformemente al disposto dell'articolo 25 del presente accordo, le disposizioni pertinenti dei seguenti accordi bilaterali di trasporto aereo fra il Marocco e gli Stati membri sono sostituite dal presente accordo:

– Accordo di trasporto aereo fra il governo del Regno del Belgio e il governo di Sua Maestà il re del Marocco firmato a Rabat il 20 gennaio 1958;

integrato dallo scambio di note del 20 gennaio 1958;

modificato da ultimo dal Protocollo d'intesa firmato a Rabat l'11 giugno 2002;

– Accordo di trasporto aereo fra il **governo della Repubblica socialista cecoslovacca e il governo di Sua Maestà il re del Marocco** firmato a Rabat l'8 maggio 1961, in relazione al quale la Repubblica ceca ha depositato una dichiarazione di successione;

– Accordo per servizi aerei fra **il governo del Regno di Danimarca e il governo del Regno del Marocco** firmato a Rabat il 14 novembre 1977;

integrato dallo scambio di note del 14 novembre 1977;

– Accordo di trasporto aereo fra **la Repubblica federale di Germania e il Regno del Marocco** firmato a Bonn il 12 ottobre 1961;

modificato dal Protocollo d'intesa firmato a Bonn il 12 dicembre 1991;

modificato dallo scambio di note del 9 aprile 1997 e 16 febbraio 1998;

modificato da ultimo dal Protocollo d'intesa firmato a Rabat il 15 luglio 1998;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo della Repubblica ellenica e il governo del Regno del Marocco firmato ad Atene il 6 ottobre 1998;

da leggere in combinato disposto con il Protocollo d'intesa concluso ad Atene il 6 ottobre 1998;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo del Regno di Spagna e il governo del Regno del Marocco firmato a Madrid il 7 luglio 1970;

integrato da ultimo dallo scambio di lettere del 12 agosto 2003 e 25 agosto 2003;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo della Repubblica francese e il governo di Sua Maestà il re del Marocco firmato a Rabat il 25 ottobre 1957;

modificato dallo scambio di lettere del 22 marzo 1961;

modificato dai verbali concordati del 2 e 5 dicembre 1968;

modificato dal Protocollo di consultazione del 17-18 maggio 1976;

modificato dal Protocollo di consultazione del 15 marzo 1977;

modificato da ultimo dal Protocollo di consultazione del 22-23 marzo 1984 e dallo scambio di lettere del 14 marzo 1984;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo della Repubblica italiana e il governo di Sua Maestà il re del Marocco firmato a Roma l'8 luglio 1967;

modificato dal Protocollo d'intesa firmato a Roma il 13 luglio 2000;

modificato da ultimo dallo scambio di note del 17 ottobre 2001 e 3 gennaio 2002;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo della Repubblica di Lettonia e il governo del Regno del Marocco firmato a Varsavia il 19 maggio 1999;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo del Granducato di Lussemburgo e il governo di Sua Maestà il re del Marocco firmato a Bonn il 5 luglio 1961;

– Accordo di trasporto aereo fra la Repubblica popolare di Ungheria e il Regno del Marocco firmato a Rabat il 21 marzo 1967;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo della Repubblica di Malta e il governo di Sua Maestà il re del Marocco firmato a Rabat il 26 maggio 1983;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo di Sua Maestà la regina dei Paesi Bassi e il governo di Sua Maestà il re del Marocco firmato a Rabat il 20 maggio 1959;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo federale della Repubblica di Austria e i governo del Regno del Marocco firmato a Rabat il 27 febbraio 2002;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo della Repubblica popolare di Polonia e il governo del Regno del Marocco firmato a Rabat il 29 novembre 1969;

– Accordo di trasporto aereo fra il Portogallo e il governo del Regno del Marocco firmato a Rabat il 3 aprile 1958;

integrato dai verbali redatti a Lisbona il 19 dicembre 1975;

integrato da ultimo dai verbali redatti a Lisbona il 17 novembre 2003;

– Accordo di trasporto aereo fra il governo del Regno di Svezia e il governo del Regno del Marocco firmato a Rabat il 14 novembre 1977;

– integrato dallo scambio di note del 14 novembre 1977;

– Accordo di servizi aerei fra il governo del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord e il governo del Regno del Marocco firmato a Londra il 22 ottobre 1965;

modificato dallo scambio di note del 10 e 14 ottobre 1968;

modificato dai verbali redatti a Londra il 14 marzo 1997;

modificato da ultimo dai verbali redatti a Rabat il 17 ottobre 1997;

b) Accordi e altre disposizioni relativi a servizi aerei siglati o firmati fra il Regno del Marocco e gli Stati membri della Comunità europea non ancora entrati in vigore e non ancora oggetto di applicazione transitoria alla data della firma del presente Accordo:

– Accordo relativo a servizi aerei fra **il governo del Regno dei Paesi Bassi e il governo del Regno del Marocco** annesso, come allegato 1, al Protocollo d'intesa firmato all'Aia il 20 giugno 2001.

ALLEGATO 3

Procedure per le autorizzazioni di esercizio e le autorizzazioni tecniche: autorità competenti

1. La Comunità europea

Germania

Direzione generale dell'aviazione civile, Affari aerospaziali e marittimi

Ministero federale dei Trasporti, delle Opere pubbliche e dell'Edilizia

Austria

Amministrazione dell'aviazione civile

Ministero federale dei Trasporti, dell'Innovazione e della Tecnologia

Belgio

Direzione generale del trasporto aereo

Ufficio federale per la mobilità e i trasporti

Cipro

Dipartimento dell'aviazione civile

Ministero delle Comunicazioni e delle Opere pubbliche

Danimarca

Amministrazione dell'aviazione civile

Spagna

Direzione generale dell'aviazione civile

Ministero per lo Sviluppo

Estonia

Amministrazione dell'aviazione civile

Finlandia

Amministrazione dell'aviazione civile

Francia

Direzione generale dell'aviazione civile (DGAC)

Grecia

Autorità ellenica dell'aviazione civile

Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni

Ungheria

Direzione generale dell'aviazione civile

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Irlanda

Direzione generale dell'aviazione civile

Dipartimento dei Trasporti

Italia

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)

Lettonia

Amministrazione dell'aviazione civile

Ministero dei Trasporti

Lituania

Amministrazione dell'aviazione civile

Lussemburgo

Direzione dell'aviazione civile

Malta

Dipartimento dell'aviazione civile

Paesi Bassi

Direzione delle politiche in materia di aviazione

Ministero dei Trasporti, delle Opere pubbliche e delle Risorse idriche

Polonia

Ufficio per l'aviazione civile

Portogallo

Istituto nazionale per l'aviazione civile (INAC)

Ministero per l'Equipaggiamento, la Pianificazione e l'Amministrazione del territorio

Repubblica ceca

Dipartimento dell'aviazione civile

Regno Unito

Direzione dell'aviazione

Dipartimento dei trasporti

Slovacchia

Direzione generale dell'aviazione civile

Ministero dei Trasporti, delle Poste e delle Telecomunicazioni

Slovenia

Ufficio per l'aviazione civile

Ministero dei Trasporti

Svezia

Direzione generale dell'aviazione civile

2. Regno del Marocco

Direzione dell'aviazione civile

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ALLEGATO 4

Disposizioni transitorie

1. L'esecuzione e l'attuazione da parte del Marocco di tutte le disposizioni della legislazione comunitaria relative al trasporto aereo di cui all'allegato 6 sono oggetto di una valutazione sotto la responsabilità della Comunità europea che deve essere convalidata dal Comitato misto. La decisione del Comitato misto è adottata entro due anni dall'entrata in vigore dell'Accordo.

2. Fino al momento dell'adozione della decisione in questione, i servizi concordati e le rotte specificate di cui all'allegato 1 non includono il diritto per i vettori aerei della Comunità europea di effettuare traffico fra il Marocco e punti successivi e viceversa, e non includono il diritto per i vettori aerei marocchini di effettuare traffico da un punto nella Comunità europea fino a un altro punto della Comunità europea e viceversa. Tuttavia tutti i diritti di traffico di quinta libertà concessi da uno degli accordi bilaterali fra il Marocco e gli Stati membri della Comunità europea di cui all'allegato 2 possono continuare a essere esercitati a condizione che non vi sia discriminazione in base alla nazionalità.

ALLEGATO 5

Elenco degli altri Stati di cui all'articolo 3 e 4 del presente Accordo

1. La Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

2. Il Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

3. Il Regno di Norvegia (ai sensi dell'accordo sullo Spazio economico europeo)

4. La Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo sul trasporto aereo fra la Comunità europea e la Confederazione elvetica).

ALLEGATO 6

Norme applicabili all'aviazione civile

Le "*disposizioni applicabili*" degli atti seguenti sono applicabili conformemente all'accordo salvo indicazione contraria al presente allegato o all'allegato 4 sulle disposizioni transitorie. Gli adattamenti specifici da apportare ai singoli atti sono riportati di seguito.

A. SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

Nota: le condizioni precise riguardanti la partecipazione del Marocco in qualità di osservatore presso l'EASA devono essere discusse successivamente.

N. 3922/91

Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

modificato da:

– regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione, del 13 novembre 1996, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio

– regolamento (CEE) n. 1069/1999 della Commissione, del 25 maggio 1999, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio

– regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

– regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli 1-10, 12-13 ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1 e dell'articolo 8, paragrafo 2, frase 2, allegati I, II e III.

Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine "Stati membri" va letto come "Stati membri CE".

N. 94/56/CE

Direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli 1-12

N. 1592/2002

Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

modificato da:

– regolamento (CE) n. 1643/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003, che modifica il regolamento (CE) n. 1592/2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

– regolamento (CE) n. 1701/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che adegua l'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli 1-57, allegati I e II

N. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli 1-11, allegati I e II

N. 1702/2003

Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità ed ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione

Disposizioni applicabili: articoli 1-10

N. 2042/2003

Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

Disposizioni applicabili: articoli 1-6, allegati I-IV

N. 104/2004

Regolamento (CE) n. 104/2004 della Commissione, del 22 gennaio 2004, recante norme sull'organizzazione e sulla composizione della commissione di ricorso dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Disposizioni applicabili: articoli 1-7 e allegato

B. GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

N. 93/65

Direttiva 93/65/CEE del Consiglio, del 19 luglio 1993, relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo

modificata dai seguenti atti:

– direttiva 97/15/CE della Commissione, del 25 marzo 1997 che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE del Consiglio relativa alla definizione e all'utilizzazione di specifiche tecniche compatibili per l'acquisto di apparecchiature e di sistemi per la gestione del traffico aereo, modificata dal regolamento (CE) n. 2082/2000 della Commissione, del 6 settembre 2000, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 97/15/CE, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE del Consiglio, modificata dal regolamento (CE) n. 980/2002 della Commissione, del 4 giugno 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2082/2000, che adotta le norme Eurocontrol

Disposizioni applicabili: articoli 1-9, allegati I e II

Il riferimento alla direttiva 93/65/CEE del Consiglio è soppresso dal 20 ottobre 2005.

N. 2082/2000

Regolamento (CE) n. 2082/2000 della Commissione, del 6 settembre 2000, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 97/15/CE, che adotta le norme Eurocontrol e che modifica la direttiva 93/65/CEE del Consiglio

modificato dai seguenti atti:

– regolamento (CE) n. 980/2002 della Commissione, del 4 giugno 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2082/2000, che adotta le norme Eurocontrol

Disposizioni applicabili: articoli 1-3, allegati I-III

N. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro").

Disposizioni applicabili: articoli 1-4, 6 e 9-14.

N. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19

N. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11

N. 552/2004

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità")

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12

C. AMBIENTE

N. 89/629

Direttiva 89/629/CEE del Consiglio, del 4 dicembre 1989, sulla limitazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili a reazione

*Disposizioni applicabili: a*rticoli da 1 a 8

N. 92/14

Direttiva 92/14/CEE del Consiglio, del 2 marzo 1992, sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988)

modificata da:

– direttiva 98/20/CE del Consiglio, del 30 marzo 1998, che modifica la direttiva 92/14/CEE sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988)

– direttiva 1999/28/CE della Commissione, del 21 aprile 1999, che modifica la direttiva 92/14/CEE del Consiglio sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988)

– regolamento (CE) n. 991/2001 della Commissione, del 21 maggio 2001, che modifica l'allegato della direttiva 92/14/CEE del Consiglio sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988)

Disposizioni applicabili: articoli 1-11 e allegato

N. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

Disposizioni applicabili: articoli 1-15, allegati I e II

N. 2002/49

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale

Disposizioni applicabili: articoli 1-16, allegati I-IV

D. TUTELA DEI CONSUMATORI

N. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti "tutto compreso"

Disposizioni applicabili: articoli 1-10

N. 92/59

Direttiva 92/59/CEE del Consiglio, del 29 giugno 1992, relativa alla sicurezza generale dei prodotti

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19

N. 93/13

Direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori

Disposizioni applicabili: articoli 1-10 e allegato

N. 95/46

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati

Disposizioni applicabili: articoli 1-34

N. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

modificato da:

– regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8

N. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91

Disposizioni applicabili: articoli 1-17

E. SISTEMI TELEMATICI DI PRENOTAZIONE

N. 2299/89

Regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio, del 24 luglio 1989, relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione

modificato da:

– regolamento (CEE) n. 3089/93 del Consiglio, del 29 ottobre 1993, che modifica il regolamento (CEE) n. 2299/89 relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione

– regolamento (CE) n. 323/1999 del Consiglio, dell'8 febbraio 1999, che modifica il regolamento (CEE) n. 2299/89 relativo ad un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione (CRS)

Disposizioni applicabili: articoli 1-22 e allegato

F. ASPETTI SOCIALI

N. 89/391

Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro

Disposizioni applicabili: articoli 1-16 e 18-19

N. 2003/88

Direttiva (CE) n. 2003/88 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro

Disposizioni applicabili: articoli 1-19, 21-24 e 26-29

N. 2000/79

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)

Disposizioni applicabili: articoli 1-5

G. ALTRA LEGISLAZIONE

N. 91/670

Direttiva 91/670/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'accettazione reciproca delle licenze per l'esercizio di funzioni nel settore dell'aviazione civile

Disposizioni applicabili: articoli 1-8 e allegato