

**Евросредиземноморско споразумение в областта на въздухоплаването
между Европейската общност и нейните държави-членки, от една страна, и
Кралство Мароко, от друга страна**

КРАЛСТВО БЕЛГИЯ,
ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА,
КРАЛСТВО ДАНИЯ,
ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,
РЕПУБЛИКА ЕСТОНИЯ,
РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ,
КРАЛСТВО ИСПАНИЯ,
ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА,
ИРЛАНДИЯ,
ИТАЛИАНСКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА КИПЪР,
РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ,
РЕПУБЛИКА ЛИТВА,
ВЕЛИКОТО ХЕРЦОГСТВО ЛЮКСЕМБУРГ,
РЕПУБЛИКА УНГАРИЯ,
МАЛТА,
КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ,
РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ,
РЕПУБЛИКА ПОЛША,
ПОРТУГАЛСКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,
СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА ФИНЛАНДИЯ,
КРАЛСТВО ШВЕЦИЯ,

ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИЯ И СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ,

Договарящи страни по Договора за създаване на Европейската общност, по-долу наричани „държави-членки“, и

ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ, по-долу наричана „Общността“,

от една страна, и

КРАЛСТВО МАРОКО, по-долу наричано „Мароко“,

от друга страна,

КАТО ЖЕЛАЯТ да насърчават международната система за въздушен транспорт, на основата на лоялната конкуренция между въздушните превозвачи, на пазари с минимална държавна намеса и държавно регулиране;

КАТО ЖЕЛАЯТ да улесняват развитието на международния въздушен транспорт, включително чрез създаване на въздухоплателните мрежи, предлагащи въздухоплателни услуги и отговарящи на нуждите на пътниците и товароизпращачите;

КАТО ЖЕЛАЯТ да направят възможно за въздушните превозвачи да предлагат на пътниците и товароизпращачите конкурентни цени и услуги на отворени пазари;

КАТО ЖЕЛАЯТ всички сектори на въздушния транспорт, включително работещите за въздушните превозвачи, да се възползват от предимствата на споразумението за либерализация;

КАТО ЖЕЛАЯТ да гарантират най-висока степен на безопасност и сигурност на международния въздушен транспорт, както и като потвърждават отново сериозната си загриженост по отношение на действия или заплахи срещу сигурността на самолетите, които излагат на опасност безопасността на лицата или имуществото, засягат по неблагоприятен начин функционирането на въздушния транспорт и подкопават общественото доверие в безопасността на гражданското въздухоплаване;

КАТО ВЗЕХА ПРЕДВИД Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г.;

КАТО ЖЕЛАЯТ да гарантират еднакви условия на конкуренция за въздушните превозвачи;

КАТО ПРИЗНАВАТ, че държавните субсидии могат да засегнат по неблагоприятен начин конкуренцията между въздушните превозвачи и могат да поставят под въпрос основните цели на настоящото споразумение;

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ важността на закрилата на околната среда при разработването и прилагането на международна политика в областта на въздухоплаването, както и като признават правата на суверенните държави да вземат необходимите мерки във връзка с това;

КАТО ОТЧИТАТ важността на закрилата на потребителите, включително защитата, която се предоставя съгласно Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, съставена в Монреал на 28 май 1999 г., доколкото договарящите страни са страни и по тази конвенция;

КАТО ВЪЗНАМЕРЯВАТ да използват като основа рамката от съществуващите споразумения в областта на въздушния транспорт, с цел да отворят достъпа до пазарите и да осигурят максимални преимущества за потребителите, въздушните превозвачи, работещите и населението на двете договарящи страни;

КАТО ИМАТ ПРЕВИД, че сключването на споразумение между Европейската общност и нейните държави-членки, от една страна, и Мароко, от друга страна, може да бъде основа на евросредиземноморските отношения в областта на въздушния транспорт, за да се реализират напълно предимствата на либерализацията в този значим икономически сектор;

КАТО ОТЧИТАТ, че целта на такова споразумение е то да има поетапно, но всеобхватно приложение, както и че един подходящ механизъм може да гарантира още по-тясното хармонизиране с общностното законодателство,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

Член 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото споразумение и доколкото не е определено друго, понятието:

- 1) „съгласувана услуга“ и „определен маршрут“ означава международен въздушен транспорт съгласно член 2 и приложение I към настоящото споразумение;
- 2) „споразумение“ означава настоящото споразумение, неговите приложения и всички техни изменения;
- 3) „услуги в областта на въздушния транспорт“ означава превоз със самолет на пътници, багаж, товари и поща, поотделно или заедно, който се предлага публично срещу възнаграждение и който, с цел да се избегне всякакво съмнение, включва редовен и случаен (чартърен) въздушен транспорт, както и транспорт само на товари;
- 4) „споразумение за асоцииране“ означава Евросредиземноморското споразумение за асоцииране между Европейските общности и техните държави-членки, от една страна, и Кралство Мароко, от друга страна, съставено в Брюксел на 26 февруари 1996 г.;
- 5) „общностен оперативен лиценз“ означава оперативен лиценз на установени в Европейската общност въздушни превозвачи, предоставен и поддържан в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушните превозвачи;
- 6) „Конвенция“ означава Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., която включва:

а) всяка поправка на Конвенцията, влязла в сила съгласно член 94, буква а) на Конвенцията и ратифицирана както от Мароко, така и от съответната държава-членка или държави-членки на Европейската общност,

и

б) всяко приложение или всяка поправка на Конвенцията, приети съгласно член 90 на Конвенцията, доколкото това приложение или поправка е в сила във всеки един момент както за Мароко, така и за съответната държава-членка или държави-членки на Европейската общност;

7) „пълнен размер на стойността“ означава разходите за предоставяне на услугата, заедно с разумна такса за покриване на административните разходи, както и - когато е уместно- всички приложими такси, целящи да покрият екологичните разходи и прилагани без дискриминация, основана на националността;

8) „договарящи страни“ означава Общността или нейните държави-членки, или Общността и нейните държави-членки, в съответствие с тяхната съответна компетентност, от една страна, и Мароко, от друга страна;

9) „местно лице“ означава всяко физическо или юридическо лице, които имат мароканска националност- за мароканската страна, а за европейската страна- националност на държава-членка, доколкото, когато става въпрос за юридическо лице, то е постоянно под ефективния контрол, било то пряк или посредством мажоритарно участие, на физически или юридически лица с мароканска националност- за мароканската страна, или физически или юридически лица с националност на държава-членка или на трети държави, определени в приложение V- за европейската страна;

10) „субсидии“ означава всяка финансова вноска, предоставена от органите или от регионална организация или друга обществена организация, т.е. когато:

а) практиката на държавен или регионален орган или на друга публична организация включва пряко прехвърляне на средства, такива като дарения, заеми или капиталови участия, или потенциални преки прехвърляния на средства към дружества или поемането на задължения на дружества, такива като гаранции по заеми;

б) държавен или регионален орган или друга публична организация се отказват от или не събират обичайно дължими приходи;

в) държавен или регионален орган или друга публична организация предоставят стоки или услуги, които не са част от общата инфраструктура, или купуват стоки или услуги;

или

г) държавен или регионален орган или друга публична организация извършва плащания към механизъм за финансиране или поверява на частник на изпълнението една или повече от функциите, описани в букви а), б) и в), което обичайно е задължение на държавата, или му нареждат да прави това, като тази практика не се различава съществено от обичайната практика на публичните власти;

и когато посредством това се предоставя преимущество.

11) „международен въздушен транспорт“ означава въздушен транспорт, който преминава през въздушното пространство над територията на най-малко две държави;

12) „цена“ означава тарифата, която се прилага от въздушните превозвачи или техните представители за превоза на пътници, багаж и/или товари (с изключение на поща) във въздушния транспорт, включително когато е приложимо- сухопътен транспорт във връзка с международен въздушен транспорт, както и условията на нейното прилагане;

13) „такса за ползване“ означава такса, която се налага на въздушните превозвачи за използването на съоръженията на летище, в района на летището, за въздушна навигация или съоръжения или услуги за авиационна сигурност, включително свързаните с тях услуги и съоръжения;

14) „SESAR“ означава техническото приложение на Единното европейско небе, което предвижда координирани, синхронизирани изследвания, развитие и използване на новите поколения на системите за управление на потока на въздушното движение;

15) „територия“ означава за Мароко сухоземната територия (континентална част и острови), вътрешните води и териториалното море под неговия суверенитет или юрисдикция, а за Европейската общност- сухоземната територия (континентална част и островите), вътрешните води и териториалното море, към които се прилага Договорът за създаване на Европейската общност и при условията, определени в този Договор и всеки заменящ го акт. Прилагането на настоящото споразумение към летището на Гибралтар се подразбира, без да се засягат съответните правни позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство във връзка с техния спор за суверенитета над територията, в която се намира летището, както и по отношение на продължаващото спиране на прилагането по отношение на летището на Гибралтар на мерките за либерализиране на въздухоплаването, в сила към 18 септември 2006 г. между държавите-членки, в съответствие с условията на Декларация на министрите относно летището на Гибралтар, приета в Кордоба на 18 септември 2006 г.;

и

16) „компетентни органи“ означава държавните служби или агенции, определени в приложение III. Всички изменения на националното законодателство по отношение на статуса на компетентните органи се нотифицират от съответната договаряща страна на другата договаряща страна.

РАЗДЕЛ I

ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ

Член 2

Търговски права

1. Всяка страна предоставя на другата страна, освен ако не е предвидено друго в приложение I, следните права за осъществяването на международен въздушен транспорт от въздушните превозвачи на другата страна:

а) правото да прелитат през нейната територия без кацане;

б) правото на нетърговско кацане на нейната територия, т.е. за цели различни от качване и сваляне на пътници, багаж, товари и/или поща във въздушен транспорт (причини, несвързани с трафика);

в) при осъществяването на съгласувана услуга по определен маршрут - правото да извършват кацания на нейната територия за целите на качване и сваляне на пътници, товари и/или поща, отделно или заедно;

и

г) другите права, определени в настоящото споразумение.

2. Настоящото споразумение не се тълкува като предоставящо право на въздушните превозвачи:

а) на Мароко да вземат на борда, на територията на която и да е държава-членка, пътници, багаж, товари и/или поща, превозвани възмездно към друга точка в територията на тази държава-членка;

б) на Европейската общност да вземат на борда, на територията на Мароко, пътници, багаж, товари и/или поща, превозвани възмездно към друга точка в територията на Мароко.

Член 3

Разрешения

При получаване на молба за издаване на разрешение за опериране от въздушен превозвач от една от договарящите страни, компетентните органи на другата страна предоставят съответните разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че:

а) за въздушен превозвач на Мароко:

- въздушният превозвач има основно място на стопанска дейност и, ако е приложимо, седалище в Мароко, както и е получил лиценза си и всеки друг равностоен документ съобразно законодателството на Кралство Мароко;

- Кралство Мароко упражнява и поддържа ефективен регулаторен контрол върху въздушния превозвач;

и

- въздушният превозвач е притежаван и продължава да бъде собственост, пряко или посредством мажоритарно участие, от Мароко и/или от местни лица на Мароко и е предмет на непрекъснат ефективен контрол от страна на Мароко и/или от местни лица на Мароко, или се притежава и продължава да бъде собственост, пряко или посредством мажоритарно участие, от държавите-членки и/или от местни лица на държавите-членки и е предмет на непрекъснат ефективен контрол от страна на държавите-членки и/или от местни лица на държавите-членки;

б) за въздушен превозвач на Европейската общност:

- въздушният превозвач има основно място на стопанска дейност и, ако е приложимо, седалище на територията на държава-членка съгласно Договора за създаване на Европейската общност, както и е получил общностен оперативен лиценз;

и

- държавата-членка, която отговаря за издаването на неговото удостоверение за въздушен превозвач, упражнява и поддържа ефективен регулаторен контрол върху въздушния превозвач, като компетентният авиационен орган е ясно посочен;

- въздушният превозвач е притежаван и продължава да бъде собственост, пряко или посредством мажоритарно участие, от държавите-членки и/или от местни лица на държавите-членки или от посочените в приложение V други държави и/или местните лица на последните;

в) въздушният превозвач изпълнява условията, предписани в законовите и подзаконовите разпоредби, които обичайно се прилагат от органа, компетентен в областта на международния въздушен транспорт;

и

г) разпоредбите, изложени в член 14 (Авиационна безопасност) и член 15 (Авиационна сигурност), продължават да са в сила и да се прилагат.

Член 4

Отнемане на разрешения

1. Компетентните органи на която и да е договаряща страна могат да отнемат, спрат действието или ограничат разрешенията за опериране или по друго начин да спрат или ограничат дейността на въздушен превозвач на другата договаряща страна, ако:

а) за въздушен превозвач на Мароко:

- въздушният превозвач няма основно място на стопанска дейност и, ако е приложимо, седалище в Мароко или не притежава оперативен лиценз и всеки друг равностоеен документ съобразно законодателството на Кралство Мароко;

- Мароко не упражнява и не поддържа ефективен регулаторен контрол върху въздушния превозвач;

или

- въздушният превозвач не е притежаван и контролиран ефективно, пряко или посредством мажоритарно участие, от Мароко и/или от местни лица на Мароко или от държавите-членки и/или от местни лица на държавите-членки;

б) за въздушен превозвач на Европейската общност:

- въздушният превозвач няма основно място на стопанска дейност и, ако е приложимо, седалище на територията на държава-членка съгласно Договора за създаване на Европейската общност, или не притежава общностен оперативен лиценз;

- държавата-членка, която отговаря за издаването на неговото удостоверение за въздушен превозвач, не упражнява и не поддържа ефективен регулаторен контрол върху въздушния превозвач или компетентният авиационен орган не е ясно посочен;

или

- въздушният превозвач не е притежаван и контролиран ефективно, пряко или посредством мажоритарно участие, от държавите-членки и/или от местни лица на държавите-членки или от посочените в приложение V други държави и/или местните лица на последните;

в) въздушният превозвач не е изпълнил законовите и подзаконовите разпоредби, посочени в член 6 (Спазване на законовите и подзаконовите разпоредби) на настоящото споразумение, или

г) разпоредбите, изложени в член 14 (Авиационна безопасност) и член 15 (Авиационна сигурност), не продължават да са в сила или не се прилагат.

2. Освен ако не е необходимо предприемането на незабавни действия за предотвратяване на по-нататъшно неизпълнение на параграф 1, букви в) или г), установените с този член права се упражняват само след консултации с компетентните органи на другата договаряща страна.

Член 5

Инвестиции

Мажоритарната собственост или ефективният контрол върху въздушен превозвач на Мароко, упражняван от държави-членки или техни местни лица, или върху въздушен превозвач на Европейската общност, упражняван от Мароко или негови местни лица, е предмет на предварително решение на създадения с настоящото споразумение Съвместен комитет.

В това решение се определят условията, свързани с извършването на съгласуваните услуги съгласно настоящото споразумение, както и с услугите между трети държави и договарящите страни. Разпоредбите на член 22, параграф 9 на настоящото споразумение не се прилагат за този вид решения.

Член 6

Спазване на законовите и подзаконовите разпоредби

1. При напускане и по време на престоя си на територията на договаряща страна, въздушните превозвачи на другата договаряща страна спазват законовите и подзаконовите разпоредби, приложими на тази територия и отнасящи се до влизането или напускането на нейната територия от самолет, участващ в международен въздушен транспорт, или отнасящи се до експлоатацията и навигацията на самолет.

2. При влизане, престой или напускане на територията на договаряща страна, законовите и подзаконовите разпоредби, приложими на тази територия и отнасящи се до пристигането или отпътуването от нейната територия на пътници, екипажи или товари на самолет (включително подзаконовите разпоредби относно влизане, отпуски,

имиграция, паспорти, митници и карантина, или в случай на поща - пощенските разпоредби), се спазват от или от името на тези пътници, екипажи или - по отношение на товарите - от товароизпращачите на другата договаряща страна.

Член 7

Конкуренция

В рамките на настоящото споразумение се прилагат разпоредбите на Глава II („Конкуренция и други икономически разпоредби“) на Раздел IV на Споразумението за асоцииране, освен когато в настоящото споразумение са предвидени специални правила.

Член 8

Субсидии

1. Договарящите страни признават, че държавните субсидии за въздушни превозвачи нарушават или заплашват да нарушат конкуренцията като облагодетелстват определени предприятия при предоставянето на услуги в областта на въздушния транспорт, както и че те поставят под въпрос основите цели на настоящото споразумение и са несъвместими с принципа на открито въздушно пространство.

2. Ако договаряща страна счита за необходимо за постигането на законна цел да предостави държавни субсидии за въздушен превозвач, който осъществява дейност съгласно настоящото споразумение, то тези субсидии трябва да са съизмерими с целта, прозрачни и с такъв състав, че да бъдат намалено в най-голяма възможна степен неблагоприятното им въздействие върху въздушните превозвачи на другата договаряща страна. Договарящата страна, която възнамерява да предостави такава субсидия, уведомява другата договаряща страна за намерението си и се уверява, че субсидията изпълнява критериите, установени в настоящото споразумение.

3. Ако договаряща страна е на мнение, че субсидията, предоставена от другата договаряща страна или според случая - от държавен или правителствен орган на държава, различна от договарящите страни, не изпълнява критериите, установени в параграф 2, то тя може да поиска свикването на заседание на Съвместния комитет, както е предвидено в член 22, с цел да разгледа въпроса и да бъдат намерени подходящи решения във връзка с основателните ѝ възражения.

4. Ако един спор не може да бъде разрешен от Съвместния комитет, договарящите страни си запазват възможността да прилагат техните съответни изравнителни мерки.

5. Разпоредбите на настоящия член се прилагат, без да се засягат законовите и подзаконовите разпоредби на договарящите страни относно основните въздухоплователни услуги и задълженията за предоставяне на обществени услуги на териториите на договарящите страни.

Член 9

Търговски дейности

1. Въздушните превозвачи на всяка договаряща страна имат право да откриват офиси на територията на другата договаряща страна, за да извършват реклама и продажба на услуги в областта на въздушния транспорт и свързаните с тях дейности.

2. Въздушните превозвачи на всяка договаряща страна имат право, в съответствие със законовите и подзаконовите разпоредби на другата договаряща страна относно влизането, пребиваването и заетостта, да осигурят влизането и престоя на територията на другата договаряща страна на управленски персонал, персонал по продажбите, технически, оперативен и друг специализиран персонал, необходим за подпомагане на предоставянето на услуги в областта на въздушния транспорт.

3. а) Без да се засяга буква б) по-долу, всеки въздушен превозвач има право по отношение на наземното обслужване на територията на другата договаряща страна:

(i) да извършва собствено наземно обслужване („самообслужване“) или, по негов избор:

(ii) да избира изцяло или частично между конкуриращи се доставчици на услуги в областта на наземното обслужване, ако на тези доставчици е разрешен достъп до пазара на основата на законовите и подзаконовите разпоредби на всяка договаряща страна, както и ако тези доставчици са представени на пазара.

б) За следните категории на услуги в областта на наземното обслужване, т.е. обслужване на багаж, обслужване на рампа, зареждане с гориво, товарни и пощенски услуги, що се отнася до физическата обработка на товари и поща между летищния терминал и самолета, правата съгласно буква а), подточки i) и ii) са предмет само на специални ограничителни условия съобразно законовите и подзаконовите разпоредби, приложими на територията на другата договаряща страна. Ако тези ограничителни условия изключват възможността за самообслужване, както и ако не е налице ефективна конкуренция между доставчиците, които предоставят услуги в областта на наземното обслужване, всички тези услуги трябва да бъдат на разположение на равнопоставена и подходяща основа за всички въздушни превозвачи; цените на тези услуги не превишават пълния размер на стойността им, като се отчита разумна възвращаемост от активи след амортизацията им.

4. Всеки въздушен превозвач на всяка договаряща страна може да се ангажира при продажбата на услуги в областта на въздушния транспорт на територията на другата договаряща страна пряко и/или - по негова преценка - посредством неговите представители по продажбите или други посредници, назначени от въздушния превозвач. Всеки въздушен превозвач има право да продава такива транспортни услуги, както и всяко лице има право да купува последните, във валутата на тази територия или в свободно конвертируеми валути.

5. Всеки въздушен превозвач има право при поискване да обменя и да превежда местни приходи от територията на другата договаряща страна до своята територия, както и, с изключение на случаите, в които това е несъвместимо с обичайно приложимите закони или подзаконови разпоредби - до държава или държави по негов избор. Обмяната и превеждането на средствата се разрешава своевременно без ограничения или данъчно облагане, по обменен курс, който е приложим за текущите сделки и преводи на датата, на която превозвачът направи първото си искане за превод.

6. На въздушните превозвачи на всяка договаряща страна се разрешава да извършват плащания в местна валута за разходи, възникнали на територията на другата договаряща страна, включително покупката на гориво. По тяхна преценка, въздушните превозвачи на всяка страна могат да извършват плащания за такива разходи на територията на другата страна в свободно конвертируеми валути, при спазване на местните валутни разпоредби.

7. При извършването или предлагането на услуги съгласно настоящото споразумение, всеки въздушен превозвач на договаряща страна може да сключва договори за сътрудничество и маркетинг, такива като споразумения за резервиране на част от капацитета или договори за съвместно използване на кодове, с:

а) всеки въздушен превозвач или превозвачи на договарящите страни;

и

б) всеки въздушен превозвач или превозвачи на трета държава;

и

в) всички наземни, сухопътни или морски превозвачи;

при условие че i) всички страни по тези договори имат необходимите правомощия и ii) договорите спазват изискванията относно безопасността и конкуренцията, които обичайно се прилагат към такива договори. По отношение на продажбите на услуги на пътнически транспорт, който включва съвместно използване на кодове, купувачът се информира в момента на продажбата или във всеки случай преди качването на борда, кои превозвачи ще осигурят всяка част на услугата.

8. а) По отношение на пътническия транспорт, за наземните превозвачи не се прилагат законовите и подзаконовите разпоредби в областта на въздушния транспорт, само поради обстоятелството, че такъв наземен транспорт се осигурява от въздушен превозвач под неговото собствено име. Наземните превозвачи могат да преценяват дали да сключват договори за сътрудничество. При вземането на решение за конкретен договор наземните превозвачи могат да отчитат по-специално интересите на потребителите и техническите, икономическите и пространствените ограничения, както и ограниченията на капацитета.

б) В допълнение и без да се засягат другите разпоредби на настоящото споразумение, на въздушните превозвачи и лицата, които непряко предоставят услуги по превоз на товари, на договарящите страни се разрешава, без ограничения, да използват във връзка с международния въздушен транспорт всеки наземен транспорт за товари към или от всички точки на териториите на Мароко и Европейската общност, или в трети държави, включително транспорт към и от всички летища, разполагащи с митнически съоръжения, и включително когато това е приложимо - правото(правата) за превоз на товари под митнически контрол в съответствие с приложените закони и подзаконови разпоредби. Такива товари, независимо дали се превозват по суша или по въздух, имат достъп до летищните съоръжения за регистрация и митнически съоръжения. Въздушните превозвачи могат да изберат да осъществяват сами наземен превоз или да го предоставят чрез договори с други наземни превозвачи, включително наземен превоз, който се извършва от други въздушни превозвачи и въздушни

превозвачи, които непряко предоставят услуги по превоз на товари. Такива интермодални товарни услуги могат да бъдат предлагани на единна цена, обща за комбинирания въздушен и наземен транспорт, при условие че товароизпращачите не бъдат въвеждани в заблуда относно условията на този транспорт.

Член 10

Мита и такси

1. При пристигане на територията на договаряща страна самолетите, които се използват от въздушните превозвачи на другата договаряща страна в международния въздушен транспорт, тяхното нормално оборудване, гориво, смазочни масла, технически консумативи, наземна техника, резервни части (включително машини), бордни наличности (включително, но без да се изброяването да е изчерпателно, храна, напитки и алкохол, цигари и други продукти, предназначени за продажба или консумация от пътниците в ограничени количества по време на полета), както и други материали, които са предназначени или се използват единствено във връзка с експлоатацията или обслужването на самолет, използван в международния въздушен транспорт, се освобождават, на реципрочна основа, от ограничения върху вноса, данъци върху имуществото и данъци върху капитала, мита, акцизи и подобни такси и налози, които а) се налагат от националните или местните органи или Европейската общност, и б) не се основават на стойността на предоставените услуги, при условие че оборудването и консумативите остават на борда на самолета.

2. Също така се освобождават, на реципрочна основа, от данъци, налози, мита и такси, посочени в параграф 1 на този член, с изключение на такси, които се основават на стойността на предоставяната услуга:

а) бордни наличности, които се въвеждат или доставят на територията на договаряща страна и които са взети на борда, в рамките на разумното, за използване на самолет с далечна дестинация на въздушен превозвач на другата договаряща страна, който е използван в международния въздушен транспорт, дори и когато тези наличности се използват през определена част на пътуването, осъществявана над посочената територия;

б) наземна техника и резервни части (включително машини), въвеждани на територията на договаряща страна за обслужването, поддръжката или ремонта на самолет на въздушен превозвач на другата договаряща страна, който се използва в международния въздушен транспорт;

в) смазочни масла и технически консумативи, които се въвеждат или доставят на територията на договаряща страна, за използване на самолет на въздушен превозвач на другата договаряща страна, който е използван в международния въздушен транспорт, дори и когато тези доставки се използват през определена част на пътуването, осъществявана над посочената територия;

г) печатни материали, според предвиденото в митническото законодателство на всяка договаряща страна, които се въвеждат или доставят на територията на договаряща страна и които са взети на борда за използване на самолет с далечна дестинация на въздушен превозвач на другата договаряща страна, който е използван в

международния въздушен транспорт, дори и когато тези материали се използват през определена част на пътуването, осъществявана над посочената територия;

и

д) оборудване за безопасност и сигурност, използвано на летища или товарни терминали.

3. Настоящото споразумение не освобождава горивото, доставяно от договаряща страна на въздушни превозвачи в рамките на нейната територия, от данъци, налози, мита и такси, подобни на посочените в параграф 1. При влизане или напускане на територията на една договаряща страна, въздушните превозвачи на другата договаряща страна спазват нейните закони и подзаконови разпоредби относно продажбата, доставката и използването на самолетно гориво.

4. Може да бъде поискано оборудването и консумативите, посочени в параграфи 1 и 2 на настоящия член, да бъдат поставени под надзора или контрола на съответните органи.

5. Предвидените в настоящия член освобождавания се предоставят и ако въздушните превозвачи на една договаряща страна са се договорили с друг въздушен превозвач, който се ползва от същите освобождавания от другата договаряща страна, за отдаване под наем или прехвърляне на територията на другата страна на материалите, посочени в параграфи 1 и 2.

6. Настоящото споразумение не възпрепятства която и да е договаряща страна да налага данъци, налози, мита и такси върху продажбата на стоки, различни от стоките за консумация на борда от пътници по време на част от въздухоплавателната услуга между две точки в рамките на нейната територия, в които се разрешава качване или сваляне.

Член 11

Такси за ползване

1. Всяка договаряща страна се задължава да не налага на въздушните превозвачи на другата договаряща страна такси за ползване, които са по-високи от налаганите на собствените ѝ въздушни превозвачи, извършващи подобни международни въздухоплавателни услуги.

2. Увеличени или нови такси следва да се приемат само след подходящи консултации между компетентните органи и въздушните превозвачи на всяка договаряща страна. Ползвателите следва да бъдат уведомявани в разумни срокове за всички предложения за промени в таксите за ползване, за да им се предостави възможност да изразят мнението си преди извършването на промените. Договарящите страни насърчават и обмена на информацията, необходима за извършването на точна оценка на целесъобразността, обосноваването и разпределението на таксите в съответствие с принципите, изложени по-горе.

Член 12

Ценообразуване

Цените на услугите в областта на въздушния транспорт, предоставяни съгласно настоящото споразумение, се образуват свободно и не са предмет на одобрение, но може да се изисква да бъдат подавани данни за тях единствено за информационни цели. Цените за превоз, който се извършва изцяло в Европейската общност, са предмет на законодателството на Европейската общност.

Член 13

Статистика

Компетентните органи на която и да е договаряща страна предоставят на компетентните органи на другата договаряща страна, по тяхно искане, информация и статистика за трафика, осъществяван от одобрените въздушни превозвачи от една договаряща страна за съгласуваните услуги към или от територията на другата договаряща страна, в същата форма, в каквото е подготвена и предоставена от одобрените въздушни превозвачи на националните им компетентни органи. Всички допълнителни статистически данни относно движението, които компетентните органи на договаряща страна могат да поискат от органите на другата договаряща страна, са предмет на обсъждане от Съвместния комитет, по искане на която и да е договаряща страна.

РАЗДЕЛ II

СЪТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТТА НА РЕГУЛИРАНЕТО

Член 14

Авиационна безопасност

1. Договарящите страни действат в съответствие с разпоредбите на общностното законодателство в областта на авиационната безопасност, определено в приложение VI, А, при изложените по-долу условия.
2. Договарящите страни гарантират, че за самолетите, които са регистрирани в една договаряща страна и за които има съмнение, че не изпълняват международните стандарти за авиационна безопасност, установени съгласно Конвенцията, кацането на летища, открити за международен въздушен транспорт на територията на другата договаряща страна, е предмет на проверки на борда и около самолета, извършвани от компетентните органи на последната договаряща страна, за да се провери валидността на самолетните документи и тези на екипажа, както и видимото състояние на самолета и неговото оборудване.
3. Която и да е договаряща страна може да поиска консултации по всяко време относно стандартите за безопасност, поддържани от другата договаряща страна.
4. Нищо в настоящото споразумение не ограничава правомощията на компетентните органи на договаряща страна да предприемат незабавно всички необходими мерки, ако се уверят, че определен самолет, продукт или операция могат:
 - а) да не изпълняват минималните стандарти, установени съгласно Конвенцията или определеното в приложение VI, А законодателство, в зависимост от случая,

б) да породят сериозни опасения - в резултат на посочената в параграф 2 проверка, за това че определен самолет или експлоатацията на самолет не изпълнява минималните стандарти, създадени съгласно Конвенцията или посоченото в приложение VI, А законодателство, в зависимост от случая,

или

в) да породят сериозни опасения за липса на ефективна поддръжка и управление на минималните стандарти, създадени съгласно Конвенцията или определеното в приложение VI, А законодателство, в зависимост от случая.

5. Когато компетентните органи на договаряща страна предприемат действия съгласно параграф 4, те своевременно уведомяват компетентните органи на другата договаряща страна за предприемането им, като посочват мотивите за това.

6. Ако мерките, предприети съгласно параграф 4, не бъдат преустановени, въпреки че основанийето за предприемането им е отпаднало, която и да е договаряща страна може да постави въпроса пред Съвместния комитет.

Член 15

Авиационна сигурност

1. Тъй като гарантирането на безопасност за гражданските самолети, техните пътници и екипажа е основна предпоставка за извършването на международни въздухоплавателни услуги, договарящите страни потвърждават отново взаимните си задължения да обезпечават сигурността на гражданското въздухоплаване срещу действия на незаконна намеса, и по-конкретно техните задължения съгласно Конвенцията от Чикаго, Конвенцията за нарушенията и някои други действия, извършвани на борда на самолетите, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени срещу безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., Протокола за борба с незаконните актове на насилие на летищата, обслужващи международната гражданска авиация, подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., както и Конвенцията за маркиране на пластичните взривни вещества с цел тяхното откриване, подписана в Монреал на 1 март 1991 г., доколкото двете договарящи страни са страни по тези конвенции, както и всички други конвенции и протоколи относно безопасността на гражданското въздухоплаване, по които двете страни са страни.

2. Договарящите страни си предоставят взаимно и при поискване всяка необходима помощ за предотвратяване на действия на незаконно завладяване на граждански самолети и други незаконни действия срещу безопасността на самолетите, техните пътници и екипаж, летищата и съоръженията за въздушна навигация, както и всяка друга заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване.

3. Договарящите страни действат, в своите взаимоотношения, в съответствие със стандартите за авиационна сигурност, и доколкото се прилагат от тях - препоръчителните практики, установени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и оформени като приложения към Конвенцията от Чикаго, до степента, до която тези разпоредби за сигурност са приложими за

договарящите страни. Двете договарящи страни изискват от операторите на самолетите в техния регистър, операторите, които имат седалище или постоянно място на стопанска дейност на тяхната територия, както и от операторите на летища на тяхната територия, да действат в съответствие с тези разпоредби за авиационна сигурност.

4. Всяка договаряща страна гарантира, че са предприети ефективни мерки на нейната територия за защита на самолетите, за сканиране на пътниците и техния личен багаж, както и за извършване на съответните проверки на екипажа, товарите (включително ръчния багаж) и бордните наличности преди и по време на качването на борда или товаренето, както и че тези мерки се съобразяват с евентуално нарастване на заплахата. Всяка договаряща страна приема, че от нейните въздушни превозвачи може да се изисква да спазват разпоредбите за авиационна сигурност, посочени в параграф 3, изисквани от другата договаряща страна за влизане, напускане или престой на територията на последната. Освен това, всяка договаряща страна разглежда благоприятно исканията на другата договаряща страна за предприемането на разумни специални мерки за сигурността в отговор на конкретна заплаха.

5. Когато възникне инцидент или заплаха от инцидент на незаконно завладяване на граждански самолет или други незаконни актове срещу безопасността на самолета, неговите пътници и екипаж, летищата или съоръженията за въздушна навигация, договарящите страни се подпомагат взаимно, като улесняват комуникацията чрез други подходящи мерки, предназначени за бързо и безопасно прекратяване на този инцидент или заплаха.

6. Ако една договаряща страна има основателни причини да счита, че другата договаряща страна се отклонява от разпоредбите за авиационна сигурност на настоящия член, първата може да поиска незабавни консултации с другата договаряща страна.

7. Без да се засяга член 4 (Отнемане на разрешения) на настоящото споразумение, невъзможността да се постигне удовлетворително споразумение в рамките на петнадесет (15) дни от датата на това искане представлява основание да се откаже, отмени или ограничи разрешението или да се наложат условия върху разрешението за опериране на един или повече въздушни превозвачи на такава друга договаряща страна.

8. Ако това се налага поради непосредствена и извънредна заплаха, договарящата страна може да предприеме привременни мерки преди изтичането на срока от петнадесет (15) дни.

9. Всяка мярка, предприета в съответствие с параграф 7, се преустановява при изпълнение на разпоредбите на настоящия член от другата договаряща страна.

Член 16

Управление на въздушното движение

1. Договарящите страни действат в съответствие с разпоредбите на законодателството, определено в приложение VI,Б при изложените по-долу условия.

2. Договарящите страни се задължават да осъществяват най-висока степен на сътрудничество в областта на управлението на движението, с цел да разширят

Единното европейско небе към Мароко, както и да подобрят настоящите стандарти по безопасността и общата ефективност на общите стандарти за въздушното движение в Европа, да оптимизират капацитета и да намалят забавянията.

3. С оглед улесняване прилагането на законодателството в областта на Единното европейско небе на техните територии:

а) Мароко предприема необходимите мерки за адаптиране на своите институционални структури за управление на въздушното движение към Единното европейско небе, по-специално чрез създаването на подходящи национални надзорни органи, които най-малкото функционират независимо от доставчиците на услуги в областта на въздушната навигация;

и

б) Европейската общност приобщава Мароко към съответни оперативни инициативи в областта на услугите за въздушна навигация, въздушното пространство и оперативната съвместимост, свързани с Единното европейско небе, по-специално чрез навременното включване на Мароко в работата по създаване на функционални въздушно-пространствени блокове или чрез подходяща координация по SESAR.

Член 17

Околна среда

1. Договарящите страни действат в съответствие с общностното законодателство относно въздушния транспорт, посочено в приложение VI, В.

2. Нищо в настоящото споразумение не ограничава правомощията на компетентните органи на договаряща страна да предприемат всички необходими мерки за предотвратяване или решаване по друг начин на въпросите на въздействието върху околната среда на международния въздушен транспорт, осъществяван съгласно споразумението, при условие че тези мерки се прилагат без оглед на националността.

Член 18

Защита на потребителите

Договарящите страни действат в съответствие с общностното законодателство относно въздушния транспорт, определено в приложение VI, Г.

Член 19

Компютърни системи за резервация

Договарящите страни действат в съответствие с общностното законодателство относно въздушния транспорт, определено в приложение VI, Д.

Член 20

Социални аспекти

Договарящите страни действат в съответствие с общностното законодателство в областта на въздушния транспорт, посочено в приложение VI, Е.

РАЗДЕЛ III

ИНСТИТУЦИОНАЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 21

Тълкуване и изпълнение

1. Договарящите страни предприемат всички необходими мерки, било то общи или специални, за да гарантират изпълнението на задълженията, произтичащи от настоящото споразумение, както и се въздържат от каквито и да е мерки, които биха възпрепятствали постигането на целите на настоящото споразумение.

2. Всяка договаряща страна отговаря, на нейната територия, за надлежното прилагане на настоящото споразумение, и по-специално на разпоредбите на регламентите и директивите в областта на въздушния транспорт, посочени в приложение VI.

3. Всяка договаряща страна предоставя на другата договаряща страна всяка необходима информация и помощ в случай на разследвания на възможни нарушения, които другата договаряща страна провежда в рамките на своята компетентност, в съответствие с предвиденото в настоящото споразумение.

4. Когато договарящите страни действат съгласно правомощията, предоставени им с настоящото споразумение по въпроси, които представляват интерес за другата договаряща страна и които засягат органите или предприятията на последната, компетентните органи на другата договаряща страна се информират напълно и им се дава възможност да предоставят коментари преди вземането на окончателно решение.

Член 22

Съвместен комитет

1. С настоящото се създава комитет, съставен от представители на договарящите страни (по-долу наричан „Съвместен комитет“), който отговаря за управлението на настоящото споразумение и надлежното му прилагане. За тази цел, комитетът прави препоръки и взема решения в случаите, предвидени в настоящото споразумение.

2. Решенията на Съвместния комитет се приемат по взаимно съгласие и са задължителни за договарящите страни. Те се изпълняват от договарящите страни в съответствие с техните собствени правила.

3. Съвместният комитет заседава при необходимост и най-малко веднъж годишно. Всяка договаряща страна може да поиска свикване на заседание на комитета.

4. Договаряща страна може да поиска свикване на заседание на Съвместния комитет и с цел решаването на определен въпрос относно тълкуването или прилагането на настоящото споразумение. Това заседание се провежда на първата възможна дата, но не по-късно от два месеца от датата на получаването на искането, освен ако договарящите страни не се договорят за друго.

5. За целите на надлежното изпълнение на настоящото споразумение, договарящите страни обменят информация и провеждат, по искане на която и да е договаряща страна, консултации в рамките на Съвместния комитет.

6. Съвместният комитет прима с решение процедурния си правилник.

7. Ако една от договарящите страни счита, че решение на Съвместния комитет не се прилага надлежно от другата договаряща страна, първата може да поиска въпросът да бъде разгледан от Съвместния комитет. Ако Съвместният комитет не може да разреши въпроса в рамките на два месеца от неговото повдигане, запитващата договаряща страна може да приеме подходящи временни защитни мерки съгласно член 24.

8. В решенията на Съвместния комитет се посочва дата за изпълнението им от договарящите страни и всяка друга информация, която може да засяга икономическите оператори.

9. Без да се засяга параграф 2, ако Съвместният комитет не вземе решение по въпрос, който е повдигнат пред него, в рамките на шест месеца от датата на поставянето му, договарящите страни могат да предприемат подходящи временни защитни мерки съгласно член 24.

10. Съвместният комитет проучва въпросите, свързани с двустранни инвестиции с мажоритарно участие или с промени в ефективния контрол на въздушни превозвачи на договарящите страни.

11. Съвместният комитет развива сътрудничество и чрез:

а) насърчаване на обмени на експертно ниво по нови законодателни или други нормативни инициативи и развития, включително в областта на сигурността, безопасността, околната среда, авиационната инфраструктура (включително слотове), както и защита на потребителите;

б) редовно проучване на социалните последици на споразумението при прилагането му, особено в областта на заетостта и разработването на подходящи решения по основателни въпроси;

и

в) разглеждане на възможни области за по-нататъшното развитие на споразумението, включително препоръчване на изменения на споразумението.

Член 23

Разрешаване на спорове и арбитраж

1. Всяка договаряща страна може да отнесе до Съвместния комитет спор относно прилагането или тълкуването на настоящото споразумение, който не е разрешен в съответствие с член 22. За целите на този член, създаденият със споразумението за асоцииране Съвет за асоцииране действа като Съвместен комитет.

2. Съвместният комитет може да разреши спора с решение.

3. Договарящите страни вземат необходимите мерки за изпълнение на решението, посочено в параграф 2.

4. Ако договарящите страни не могат да уредят спора в съответствие с параграф 2, по искане на която и да е договаряща страна, спорът се представя пред арбитражен орган от трима арбитри, в съответствие с установената по-долу процедура:

а) всяка договаряща страна назначава арбитър в рамките на шестдесет (60) дни от датата на получаването на нотификацията за искането за арбитраж от арбитражен съд, изпратена от другата договаряща страна по дипломатически път; третият арбитър се назначава от другите двама арбитри в рамките на допълнителни шестдесет (60) дни. Ако една от договарящите страни не е назначила арбитър в рамките на определения период или третият арбитър не е назначен в рамките на определения период, всяка договаряща страна може да поиска от председателя на Съвета на ИКАО да назначи арбитър или арбитри, в зависимост от случая;

б) третият арбитър, назначен при условията на буква а) по-горе, е гражданин на трета държава и да действа като председател на арбитражния съд;

в) арбитражният съд приема процедурния си правилник;

г) освен ако в окончателното решение на арбитражния съд не се предвижда друго, първоначалните разноски за арбитража се поделят по равно между договарящите страни.

5. Всяко временно или окончателно решение на арбитражния съд е задължително за договарящите страни.

6. Ако една от договарящите страни не се съобрази с решение на арбитражния съд, постановено при условията на този член, в рамките на тридесет (30) дни от съобщаването на посоченото решение, другата договаряща страна може, за периода на това неизпълнение, да ограничава, спира предоставянето или отменя правата или привилегиите, които е предоставила съгласно настоящото споразумение на неизправната страна.

Член 24

Защитни мерки

1. Договарящите страни предприемат всички общи или специални мерки, необходими за изпълнението на техните задължения съгласно настоящото споразумение. Те следят за постигането на целите, определени в настоящото споразумение.

2. Ако която и да е договаряща страна счита, че другата страна не изпълнява задължение съгласно настоящото споразумение, тя може да предприеме подходящи мерки. Защитните мерки се ограничават по отношение на техния обхват и времетраене до строго необходимото за подобряване на положението или поддържането на баланса по настоящото споразумение. Приоритет се дава на тези мерки, които най-малко ще нарушат действието на настоящото споразумение.

3. Договаряща страна, която възнамерява да вземе предпазни мерки, уведомява другата договаряща страна чрез Съвместния комитет, като предоставя съответната информация.

4. Договарящите страни незабавно започват консултации в Съвместния комитет, с цел да намерят общо приемливо решение.

5. Без да се засяга член 3, буква г), член 4, буква г) и членове 14 и 15, засегнатата договаряща страна не може да предприеме защитни мерки преди изтичането на един месец от датата на уведомлението съгласно параграф 3, освен ако процедурата по консултациите съгласно параграф 4 не е приключила преди изтичането на посочения срок.

6. Засегнатата договаряща страна уведомява без забавяне Съвместния комитет за взетите мерки, като предоставя съответната информация.

7. Всяко действие, което е предприето съгласно този член, се прекратява към момента, в който неизправната договаряща страна спази разпоредбите на настоящото споразумение.

Член 25

Географски обхват на споразумението

Договарящите страни, въпреки че признават двустранния характер на настоящото споразумение, отбелязват, че то се вписва в рамките на евросредиземноморското партньорство, предвидено в Декларацията от Барселона от 28 ноември 1995 г. Договарящите страни се ангажират да провеждат непрекъснат диалог, за да гарантират съгласуваността на настоящото споразумение с Барселонския процес, и по-конкретно по отношение на възможността за взаимно договаряне на изменения, които да вземат предвид други подобни споразумения за въздушен транспорт.

Член 26

Съотношение с други споразумения

1. Разпоредбите на настоящото споразумение заместват съответните разпоредби на съществуващите двустранни споразумения между Мароко и държавите-членки. Независимо от това, съществуващите търговски права, които произтичат от тези двустранни споразумения и не попадат в приложното поле на настоящото споразумение, могат да продължават да бъдат упражнявани, при условие че няма дискриминация между държавите-членки и техните местни лица.

2. Ако договарящите страни станат страни по многостранно споразумение или утвърдят решение, прието от Международната организация за гражданско въздухоплаване или друга международна организация, което разглежда въпроси, попадащи в приложното поле на настоящото споразумение, те провеждат консултации в Съвместния комитет, за да се определи дали е необходимо настоящото споразумение да се ревизира с цел съобразяване с тези развития.

3. Настоящото споразумение не засяга което е да е решение на двете договарящи страни да прилагат бъдещи препоръки, които могат да бъдат направени от ИКАО.

Договарящите страни не изтъкват настоящото споразумение или която и да е част от него като аргумент срещу разглеждането в ИКАО на нови политики, свързани с въпроси, попадащи в приложното поле на настоящото споразумение.

Член 27

Изменения

1. Ако една от договарящите страни желае да ревизира разпоредбите на настоящото споразумение, тя уведомява за това Съвместния комитет. Договореното изменение влиза в сила след приключване на съответните вътрешни процедури.

2. Съвместният комитет може, по предложение на договаряща страна и в съответствие с този член, да вземе решение за изменение на приложенията към настоящото споразумение.

3. Настоящото споразумение не засяга правото на всяка договаряща страна, при спазване на принципа на недискриминация и на разпоредбите на настоящото споразумение, да приема едностранно ново законодателство или да изменя действащото си законодателство в областта на въздушния транспорт или свързана с него област, посочена в приложение VI.

4. Когато договаряща страна разработи ново законодателство, тя уведомява другата договаряща страна възможно най-бързо и най-подробно. По искане на една от договарящите страни, в Съвместния комитет може да се проведе предварителен обмен на мнения.

5. Веднага след като договаряща страна е приела ново законодателство или изменение на законодателството си в областта на въздушния транспорт или свързана с него област, посочена в приложение VI, тя уведомява другата договаряща страна не по-късно от тридесет дни след неговото приемане. Впоследствие и при поискване от която и да е договаряща страна, Съвместният комитет провежда в рамките на шестдесет дни обмен на мнения относно последиците от приемането на това ново законодателство или изменение върху нормалното действие на настоящото споразумение.

6. Съвместният комитет:

а) приема решение за ревизиране на приложение VI на настоящото споразумение, за да се включи в него, ако това е необходимо - на реципрочна основа, съответното ново законодателство или изменение;

б) приема решение, съгласно което съответното ново законодателство или изменение е в съответствие с настоящото споразумение;

или

в) взема решение за всички други мерки, които следва да бъдат приети в разумен срок, за да се осигури нормалното действие на настоящото споразумение.

Член 28

Прекратяване

1. Настоящото споразумение е безсрочно.
2. Всяка страна може по всяко време да уведоми в писмена форма и по дипломатически път другата страна за решението си да прекрати настоящото споразумение. Това уведомление се изпраща и на Международната организация за гражданско въздухоплаване. Настоящото споразумение се прекратява дванадесет месеца след датата на получаване на уведомлението от другата страна, освен ако уведомлението за прекратяване не бъде оттеглено преди изтичането на този срок.
3. Настоящото споразумение престава да поражда действие или спира да се прилага, ако Споразумението за асоцииране престава да бъде в сила или спира да се прилага.

Член 29

Регистрация в Международната организация за гражданско въздухоплаване и в Секретариата на Организацията на обединените нации

Настоящото споразумение и всички изменения към него се регистрират в ИКАО и в Секретариата на ООН.

Член 30

Влизане в сила

1. Настоящото споразумение се прилага временно от датата на подписването му, в съответствие с националното законодателство на договарящите страни,.
2. Настоящото споразумение влиза в сила един месец след датата на последната нота, предадена в рамките на размяната на дипломатически ноти между договарящите страни, с която се потвърждава приключването на всички необходими процедури за влизане в сила на настоящото споразумение. За целите на тази размяна, Кралство Мароко предава на Генералния секретариат на Съвета на Европейския съюз дипломатическата си нота до Европейската общност и нейните държави-членки, както и Генералният секретариат на Съвета на Европейския съюз предава на Кралство Мароко дипломатическа нота от Европейската общност и нейните държави-членки. Дипломатическата нота от Европейската общност и нейните държави-членки съдържа съобщения от всяка държава-членка, с които се потвърждава приключването на необходимите процедури за влизане в сила на настоящото споразумение.

В ДОКАЗАТЕЛСТВО ЗА КОЕТО, долуподписаните надлежно упълномощени лица полагат подписите си под настоящото споразумение.

Съставено в Брюксел на дванадесети декември две хиляди и шеста година, в два еднообразни екземпляра на английски, гръцки, датски, естонски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, чешки, шведски и арабски езици, като всички текстове са автентични.

ПРИЛОЖЕНИЕ I

СЪГЛАСУВАНИ УСЛУГИ И ОПРЕДЕЛЕНИ МАРШРУТИ

1. Настоящото приложение е подчинено на преходните разпоредби, които се съдържат в приложение IV на настоящото споразумение.

2. Всяка договаряща страна предоставя на въздушните превозвачи на другата договаряща страна правото да извършват въздухоплавателни услуги по определените по-долу маршрути:

а) за въздушни превозвачи на Европейската общност:

Точки в Европейската общност - една или повече точки в Мароко - външни точки,

б) за въздушни превозвачи на Мароко:

Точки в Мароко - една или повече точки в Европейската общност.

3. На въздушните превозвачи на Мароко се разрешава да упражняват търговските права съгласно член 2 на настоящото споразумение между повече от една точка, разположени на територията на Европейската общност, при условие че тези услуги са с произход или биват завършвани на територията на Мароко.

На въздушните превозвачи на Европейската общност се разрешава да упражняват търговските права съгласно член 2 на настоящото споразумение между Мароко и точки, разположени извън него, при условие че тези услуги са с произход или биват завършвани на територията на Европейската общност, както и по отношение на пътнически услуги - тези точки са разположени в страните-участнички в Европейската политика по добросъседство.

На въздушните превозвачи на Европейската общност се разрешава, за услугите за/от Мароко, да обслужват повече от една точка за една и съща услуга (co-terminalisation) и да упражняват правото на междинни кацания между тези точки.

В Европейската политика по добросъседство са включени следните: Алжир, Армения, Палестинската власт, Азербайджан, Беларус, Египет, Грузия, Израел, Йордания, Ливан, Либия, Молдова, Мароко, Сирия, Тунис и Украйна. Точките, които са разположени в страните-участнички в Европейската политика по добросъседство могат да бъдат използвани и като междинни точки.

4. Определените маршрути могат да бъдат използвани във всяка посока. Всяка точка, междинна или външна, на определените маршрути може, по преценка на всяко предприятие, да бъде пропускана за някои или всички услуги, при условие че услугата е с произход или бива завършена на територията на Мароко - за въздушни превозвачи на Мароко, или на територията на държава-членка на Европейската общност - за въздушни превозвачи на Общността.

5. Всяка договаряща страна разрешава на въздушните превозвачи да определят честотата и капацитета на предлагания международен въздушен транспорт, базирайки се на търговските условия на пазара. В съответствие с това право, никоя договаряща страна не ограничава едностранно обема на движението, честотата или редовния

характер на услугата или типа или класа самолети, които се използват от въздушните превозвачи на другата договаряща страна, освен поради митнически, технически и операционни причини или причини, свързани с околната среда и защитата на здравето.

6. Във всички точки на определения маршрут, всеки въздушен превозвач може да извършва международен въздушен транспорт без каквито и да е ограничения за промени в типа на използвания самолет.

7. Лизингът с екипаж (мокър лизинг) на самолет на дружество за въздушен транспорт на трета държава чрез марокански въздушен превозвач, или на самолет на дружество за въздушен транспорт на трета държава, различна от посочените в приложение V, чрез въздушен превозвач на Европейската общност, с цел да се използват предвидените в настоящото споразумение права, се допуска само по изключение или само за временни нужди. Той се представя за предварително одобрение пред органа, който е издал лиценза на този въздушен превозвач, както и на компетентния орган на другата договаряща страна.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ДВУСТРАННИ СПОРАЗУМЕНИЯ МЕЖДУ МАРОКО И ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ

Съгласно член 26 на настоящото споразумение, настоящото споразумение има предимство пред съответните разпоредби на следните двустранни споразумения за въздушен транспорт между Мароко и държавите-членки:

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Кралство Белгия и правителството на Негово величество краля на Мароко, съставено в Рабат на 20 януари 1958 г.;

допълнено с размяна на ноти от 20 януари 1958 г.;

последно изменено с Меморандума за разбирателство, съставен в Рабат на 11 юни 2002 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между Чехословашката социалистическа република и Мароко, съставено в Рабат на 8 май 1961 г., по отношение на което Чешката република е депозирала декларация за приемственост;

- Споразумение за въздухоплавателни услуги между правителството на Кралство Дания и правителството на Кралство Мароко, съставено в Рабат на 14 ноември 1977 г.;

допълнено с размяна на ноти от 14 ноември 1977 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между Федерална република Германия и Кралство Мароко, съставено в Бон на 12 октомври 1961 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Република Гърция и правителството на Кралство Мароко, съставено в Рабат на 10 май 1999 г.;

което следва да се чете заедно с Меморандума за разбирателство, съставен в Атина на 6 октомври 1998 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Испания и правителството на Кралство Мароко, съставено в Мадрид на 7 юли 1970 г.;

последно допълнено с размяна на писма от 12 август 2003 г. и 25 август 2003 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Френската република и правителството на Негово величество краля на Мароко, съставено в Рабат на 25 октомври 1957 г.; изменено с

-размяна на писма от 22 март 1961 г.;

-протокол от 2 и 5 декември 1968 г.;

-Меморандум от мароканско-френски консултации от 17-18 май 1976 г.;

-Меморандум от мароканско-френски консултации от 15 март 1977 г.;

последно изменено с Меморандум от мароканско-френски консултации от 22-23 март 1984 г. и размяна на писма от 14 март 1984 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Република Италия и правителството на Негово величество краля на Мароко, съставено в Рим на 8 юли 1967 г.;

изменено с Меморандум за разбирателство, съставен в Рим на 13 юли 2000 г.;

последно изменено с размяна на ноти от 17 октомври 2001 г. и 3 януари 2002 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Република Латвия и правителството на Кралство Мароко, съставено във Варшава на 19 май 1999 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Великото херцогство Люксембург и правителството на Негово величество краля на Мароко, съставено в Бон на 5 юли 1961 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между Унгарската народна република и Кралство Мароко, съставено в Рабат на 21 март 1967 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Република Малта и правителството на Негово величество краля на Мароко, съставено в Рабат на 26 май 1983 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Нейно величество кралицата на Нидерландия и правителството на Негово величество краля на Мароко, съставено в Рабат на 20 май 1959 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Федерална република Австрия и правителството на Кралство Мароко, съставено в Рабат на 27 февруари 2002 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Народна република Полша и правителството на Кралство Мароко, съставено в Рабат на 29 ноември 1969 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между Португалия и правителството на Кралство Мароко, съставено в Рабат на 3 април 1958 г.;

допълнено с протокола, съставен в Лисабон на 19 декември 1975 г.;

последно допълнено с протокола, съставен в Лисабон на 17 ноември 2003 г.;

- Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Кралство Швеция и правителството на Кралство Мароко, съставено в Рабат на 14 ноември 1977 г.;

допълнено с размяна на ноти от 14 ноември 1977 г.;

- Споразумение за въздухоплавателни услуги между правителството на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия и правителството на Кралство Мароко, съставено в Лондон на 22 октомври 1965 г.;

изменено с размяна на ноти от 10 и 14 октомври 1968 г.;

изменено с протокола, съставен в Лондон на 14 март 1997 г.;

последно изменено с протокола, съставен в Рабат на 17 октомври 1997 г.;

- Споразумения за въздухоплавателни услуги и други договорености, парафирани или подписани между Кралство Мароко и държавите-членки на Европейската общност, които към момента на подписването на настоящото споразумение все още не са влезли в сила и не се прилагат временно;

- Споразумение за въздухоплавателни услуги между правителството на Кралство Нидерландия и правителството на Кралство Мароко, което се намира в приложение 1 към Меморандума за разбирателство, съставен в Хага на 20 юни 2001 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПРОЦЕДУРИ, ПРИЛОЖИМИ ЗА РАЗРЕШЕНИЯ ЗА ОПЕРИРАНЕ И ТЕХНИЧЕСКИ РАЗРЕШЕНИЯ: КОМПЕТЕНТНИ ОРГАНИ

1. Европейска общност

Австрия:

Служба за гражданско въздухоплаване

Федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите

Белгия:

Главна дирекция „Въздушен транспорт“

Федерална служба за мобилност и транспорт

Кипър:

Дирекция за гражданско въздухоплаване

Министерство на комуникациите и строителството

Чешка република:

Дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Министерство на транспорта

Служба за гражданско въздухоплаване

Дания:

Администрация за гражданско въздухоплаване

Естония:

Администрация за гражданско въздухоплаване

Финландия:

Служба за гражданско въздухоплаване

Франция:

Главна дирекция за гражданско въздухоплаване (DGAC)

Германия:

Luftfahrt-Bundesamt

Федерално министерство на транспорта, строителството и градоустройството

Гърция:

Служба за гражданско въздухоплаване на Гърция

Министерство на транспорта и комуникациите

Унгария:

Генерална дирекция за гражданско въздухоплаване

Министерство на икономиката и транспорта

Ирландия:

Главна дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Дирекция „Транспорт“

Италия:

Национална служба за гражданско въздухоплаване (ENAC)

Латвия:

Администрация за гражданско въздухоплаване

Министерство на транспорта

Литва:

Администрация за гражданско въздухоплаване

Люксембург:

Дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Малта:

Дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Нидерландия:

Министерство на транспорта, благоустройството и управлението на водите: Главна дирекция „Транспорт и въздухоплаване“

Инспекторат по транспорта и управлението на водите

Полша:

Служба за гражданско въздухоплаване

Португалия:

Национален институт за гражданско въздухоплаване (INAC)

Министерство на снабдяването, планирането и устройството на територията

Испания:

Главна дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Министерство на инфраструктурата и транспорта

Словашка република:

Дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Министерство на транспорта, пощите и телекомуникациите

Словения:

Дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Министерство на транспорта

Швеция:

Служба за гражданско въздухоплаване

Обединеното кралство:

Дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Дирекция по транспорта (DfT)

2. Кралство Мароко

Дирекция „Гражданско въздухоплаване“

Министерство на снабдяването и транспорта

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Прилагането от мароканската страна на всички разпоредби на общностното законодателство в областта на въздушния транспорт, посочени в приложение VI, е предмет на оценка, за която носи отговорност Европейската общност и която следва да бъде потвърдена от Съвместния комитет. Решението на Съвместния комитет следва да бъде прието най-късно две години след влизането в сила на споразумението.

2. До приемането на решението, посочено в точка 1, съгласуваните услуги и определените маршрути в приложение I, не включват правото на въздушните превозвачи на Европейската общност да извършват превоз на пътници и товари от Мароко до точки извън него и обратно, както и правото на мароканските въздушни превозвачи да извършват превоз на пътници и товари от една до друга точка на Европейската общност и обратно. Независимо от това, всички засягащи петата свобода права, предоставени въз основа на едно от двустранните споразумения между Мароко и държава-членка на Европейската общност, посочени в приложение II, могат да продължават да бъдат упражнявани, доколкото няма дискриминация, основана на националността.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

СПИСЪК НА ДРУГИТЕ ДЪРЖАВИ, ПОСОЧЕНИ В ЧЛЕН 3 И ЧЛЕН 4 НА СПОРАЗУМЕНИЕТО

1. Република Исландия (съгласно Споразумението за европейското икономическо пространство)
2. Княжество Лихтенщайн (съгласно Споразумението за европейското икономическо пространство)
3. Кралство Норвегия (съгласно Споразумението за европейското икономическо пространство)
4. Конфедерация Швейцария (съгласно Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и Конфедерация Швейцария)

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРАВИЛА, ПРИЛОЖИМИ ЗА ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

„Приложимите разпоредби“ на следните актове се прилагат за целите на Споразумението, освен ако не е определено друго в това приложение или в приложение IV за преходните разпоредби. В случай на необходимост, по-долу са изложени адаптациите за всеки отделен акт:

A. АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

Забележка: Конкретните условия по отношение на участието на Мароко като наблюдател в Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) ще бъдат обсъдени на по-късен етап.

№ 3922/91

Регламент (ЕИО) 3922/91 на Съвета от 16 декември 1991 г. относно хармонизирането на техническите изисквания и административните процедури в областта на гражданското въздухоплаване

изменен с:

- Регламент(ЕО) № 2176/96 на Комисията от 13 ноември 1996 г. за адаптиране на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета към научния и технически напредък
- Регламент (ЕО) № 1069/1999 на Комисията от 25 май 1999 г. за адаптиране на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета към научния и технически напредък
- Регламент(ЕО) № 2871/2000 на Комисията от 28 декември 2000 г. за адаптиране на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета към научния и технически напредък
- Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност

Приложими разпоредби: членове 1-10, 12-13, с изключение на член 4, параграф 1 и член 8, параграф 2, изречение 2, приложения I, II и III

При прилагането на член 12, изразът „държави-членки“ се чете „държави-членки на ЕО“.

№ 94/56

Директива 94/56/ЕО на Съвета от 21 ноември 1994 г. относно определяне на основните принципи при разследването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване
Приложими разпоредби: членове 1-12

№ 1592/2002

Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност,

изменен с:

- Регламент (ЕО) № 1643/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2003 г. за изменение на регламент (ЕО) № 1592/2002

- Регламент (ЕО) № 1701/2003 на Комисията от 24 септември 2003 г. за привеждане в съответствие на член 6 на Регламент (ЕО) № 1592/2002

Приложими разпоредби: членове 1-57, приложения I и II

№ 2003/42

Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2003 г. за докладване на събития в гражданското въздухоплаване

Приложими разпоредби: членове 1-11, приложения I и II

№ 1702/2003

Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации

Приложими разпоредби: членове 1-4 и приложението

№ 2042/2003

Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи

Приложими разпоредби: членове 1-6, приложения I-IV

№ 104/2004

Регламент (ЕО) № 104/2004 на Комисията от 22 януари 2004 г. за определяне на правила за организацията и състава на Апелативния орган на Европейската агенция за авиационна безопасност

Приложими разпоредби: членове 1-7 и приложението

Б. УПРАВЛЕНИЕ НА ВЪЗДУШНОТО ДВИЖЕНИЕ

№ 93/65

Директива 93/65/ЕО на Съвета от 19 юли 1993 г. за дефинирането и използването на съвместими технически и оперативни спецификации за доставяне на оборудване и системи за управление на въздушния трафик,

изменена с:

- Директива 97/15/ЕО на Комисията от 25 март 1997 г. за приемане на стандартите на Евроконтрол и за изменение на Директива 93/65/ЕО на Съвета за дефинирането и използването на съвместими технически и оперативни спецификации за доставяне на оборудване и системи за управление на въздушния трафик, изменена и допълнена от Регламент (ЕО) № 2082/2000 на Комисията от 6 септември 2000 г. за приемане на стандартите на Евроконтрол и за изменение на Директива 97/15/ЕО за приемане на стандартите на Евроконтрол и за изменение на Директива 93/65/ЕО на Съвета, изменена с Регламент (ЕО) № 980/2002 на Комисията от 4 юни 2002 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 2082/2000 за приемане на стандартите на Евроконтрол

Приложими разпоредби: членове 1-9, приложения I и II

Позоваването на Директива 93/65/ЕО на Съвета се заличава, считано от 20 октомври 2005 г.

№ 2082/2000

Регламент (ЕО) № 2082/2000 на Комисията от 6 септември 2000 г. за приемане на стандартите на Евроконтрол и за изменение на Директива 97/15 за приемане на стандартите на Евроконтрол и за изменение на Директива 93/65/ЕО на Съвета,

изменен с:

- Регламент (ЕО) № 980/2002 на Комисията от 4 юни 2002 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 2082/2000 за приемане на стандартите на Евроконтрол

Приложими разпоредби: членове 1-3, приложения I-III

№ 549/2004

Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе („рамковия регламент“)

Приложими разпоредби: членове 1-4, член 6 и членове 9-14.

№ 550/2004

Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе (регламент за предоставянето на услуги)

Приложими разпоредби: членове 1-19

№ 551/2004

Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и Съвета от 10 март 2004 г. относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе (регламент за въздушното пространство)

Приложими разпоредби: членове 1-11

№ 552/2004

Регламент (ЕО) № 552/2004 на Европейския парламент и Съвета от 10 март 2004 г. относно оперативната съвместимост на европейската мрежа за управление на въздушното движение (регламент за оперативната съвместимост)

Приложими разпоредби: членове 1-12

В. ОКОЛНА СРЕДА

№ 89/629

Директива 89/629/ЕИО на Съвета от 4 декември 1989 г. относно ограничаването на шумовите емисии от граждански дозвукови реактивни самолети.

Приложими разпоредби: членове 1-8

№ 92/14

Директива 92/14/ЕИО на Съвета от 2 март 1992 г. за ограничаване експлоатацията на самолети, които са предмет на част II, глава 2, том 1 на приложение 16 към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, втора редакция (1988 г.),

изменена с:

- Директива 98/20/ЕО на Съвета от 30 март 1998 г. за изменение на директива 92/14/ЕИО

- Директива 1999/28/ЕО на Комисията от 21 април 1999 г. за изменение на приложението към Директива 92/14/ЕИО на Съвета

- Регламент (ЕО) № 991/2001 на Комисията от 21 май 2001 г. за изменение на приложението към Директива 92/14/ЕИО на Съвета

Приложими разпоредби: членове 1-11 и приложението

№ 2002/30

Директива 2002/30/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 март 2002 г. относно установяването на правила и процедури за въвеждането на експлоатационни ограничения, свързани с шума на летищата на Общността

Приложими разпоредби: членове 1-15, приложения I и II

№ 2002/49

Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда

Приложими разпоредби: членове 1-16, приложения I-IV

Г. ЗАКРИЛА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

№ 90/314

Директива 90/314/ЕИО на Съвета от 13 юни 1990 г. относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки

Приложими разпоредби: членове 1-10

№ 92/59

Директива 92/59/ЕИО на Съвета от 29 юни 2002 г. за общата безопасност на продуктите

Приложими разпоредби: членове 1-19

№ 93/13

Директива 93/13/ЕИО на Съвета от 15 април 1993 г. относно неравноправните клаузи в потребителските договори

Приложими разпоредби: членове 1-10 и приложението

№ 95/46

Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни

Приложими разпоредби: членове 1-34

№ 2027/97

Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия,

изменен с:

- Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета

Приложими разпоредби: членове 1-8

№ 261/2004

Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91

Приложими разпоредби: членове 1-17

Д. СИСТЕМИ ЗА КОМПЮТЪРНА РЕЗЕРВАЦИЯ

№ 2299/1989

Регламент (ЕИО) № 2299/1989 на Съвета от 24 юли 1989 г. относно кодекс за поведение при компютризирани системи за резервация,

изменен с:

- Регламент (ЕИО) № 3089/93 на Съвета от 29 октомври 1993 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 2299/89

- Регламент (ЕО) № 323/1999 на Съвета от 8 февруари 1999 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 2299/89

Приложими разпоредби: членове 1-22 и приложението

Е. СОЦИАЛНИ АСПЕКТИ

№ 1989/391

Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юли 1989 г. за въвеждане на мерки за насърчаване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място

Приложими разпоредби: членове 1-16, както и 18-19

№ 2003/88

Директива 2003/88/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 4 ноември 2003 г. относно някои аспекти на организацията на работното време

Приложими разпоредби: членове 1-19, 21-24, както и 26-29

№ 2000/79

Директива 2000/79/ЕИО на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно Европейското споразумение за организация на работното време на мобилните работници в гражданската авиация, сключено от Асоциацията на европейските авиокомпани

(АЕА), Европейската федерация на транспортните работници (ЕТФ), Европейската асоциация на пилотите (ЕСА), Асоциацията на европейските регионални авиокомпани (ЕРА) и Международната асоциация на въздушните превозвачи (IACA)

Приложими разпоредби: членове 1-5

Ж. ДРУГО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

№ 91/670

Директива 91/670/ЕИО на Съвета от 16 декември 1991 г. относно взаимното приемане на лицензите на персонала за упражняване на функции в гражданската авиация

Приложими разпоредби: членове 1-8 и приложението