

lació de cada part. En aquest cas, s'ha de tenir en consideració l'estatut dels centres que estableix l'article III d'aquest Conveni.»

6) S'inclou en el Conveni l'article XII bis, redactat de la manera següent:

«Article XII bis.

Les parts renunciïn mútuament a les reclamacions en matèria tributària, relacionades amb les activitats dels seus centres, que hagin exercit abans d'entrar en vigor aquest Protocol i no poden exigir la devolució dels impostos que hagin pagat amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Protocol.»

Article 2.

Aquest Protocol s'aplica de forma provisional des de la data de la seva signatura, a excepció de l'apartat 6 de l'article 1.

Aquest Protocol entra en vigor el dia de l'última notificació per escrit del compliment per les dues parts dels respectius procediments estatals interns necessaris per a l'entrada en vigor d'aquest.

Fet a Moscou el 24 de setembre de 2007, en dos exemplars, en idiomes espanyol i rus, i tots dos textos són igualment autèntics.

Pel Regne d'Espanya

Per la Federació de Rússia

Javier Elorza Cavengt,
Ambaixador d'Espanya
a la Federació de Rússia

Aleksandr V. Grusxko,
Viceministre d'Afers
Exteriors de la Federació
de Rússia

Aquest Protocol de modificació del Conveni entre el Regne d'Espanya i la Federació de Rússia sobre activitats dels centres culturals de 15 de novembre de 2001 s'aplica provisionalment (a excepció de l'apartat 6 de l'article 1) des del 24 de setembre de 2007, data de la seva signatura, segons estableix el seu article 2.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 16 d'octubre de 2007.—El secretari general tècnic del Ministeri d'Afers Exteriors i de Cooperació, Francisco Fernández Fábregas.

19458 *APLICACIÓ provisional de l'Acord euromediterrani d'aviació entre la Comunitat Europea i els seus estats membres, d'una banda, i el Regne del Marroc, de l'altra, fet a Brussel·les el 12 de desembre de 2006. («BOE» 271, de 12-11-2007.)*

ACORD EUROMEDITERRANI D'AVIACIÓ ENTRE LA COMUNITAT EUROPEA I ELS SEUS ESTATS MEMBRES, D'UNA BANDA, I EL REGNE DEL MARROC, DE L'ALTRA

El Regne de Bèlgica,
La República Txeca,
El Regne de Dinamarca,
La República Federal d'Alemanya,
La República d'Estònia,
La República Hel·lènica,
El Regne d'Espanya,
La República Francesa,
Irlanda,
La República Italiana,
La República de Xipre,
La República de Letònia,

La República de Lituània,
El Gran Ducat de Luxemburg,
La República d'Hongria,
Malta,
El Regne dels Països Baixos,
La República d'Àustria,
La República de Polònia,
La República Portuguesa,
La República d'Eslovènia,
La República Eslovaca,
La República de Finlàndia,
El Regne de Suècia,
El Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord,

Parts contractants en el Tractat constitutiu de la Comunitat Europea, denominades d'ara endavant «estats membres», i

La Comunitat Europea, denominada d'ara endavant «la Comunitat».

D'una banda, i

El Regne del Marroc, denominat d'ara endavant «el Marroc».

De l'altra,

Amb la voluntat de promoure un sistema internacional d'aviació basat en la competència lleial entre companyies aèries amb la mínima interferència i regulació per part de l'Estat;

Amb la voluntat de facilitar l'expansió de les oportunitats del transport aeri internacional, mitjançant iniciatives com ara el desenvolupament de xarxes de transport aeri que satisfacin adequadament les necessitats dels passatgers i els expedidors en relació amb els serveis de transport aeri;

Amb la voluntat de brindar a les companyies aèries la possibilitat d'oferir al viatger i a l'expedidor preus i serveis competitiu en mercats oberts;

Amb la voluntat que tots els àmbits del sector del transport aeri, inclosos els treballadors de les companyies aèries, es beneficiïn d'un acord de liberalització;

Amb la voluntat de garantir el grau més alt de seguretat i protecció del transport aeri internacional, i reafirmant la seva greu preocupació davant els actes o amenaces contra la protecció de les aeronaus que posen en perill la seguretat de les persones i els béns, afecten negativament l'explotació del transport aeri i minen la confiança pública en la seguretat de l'aviació civil;

Prenent nota del Conveni sobre aviació civil internacional, obert a la signatura a Chicago el 7 de desembre de 1944;

Amb la voluntat de garantir la igualtat de condicions de competència a les companyies aèries;

Reconeixent que les subvencions públiques poden afectar negativament la competència entre companyies aèries i posar en perill els objectius bàsics d'aquest Acord;

Afirmant la importància de la protecció del medi ambient en el desplegament i l'aplicació de la política internacional d'aviació i reconeixent els drets dels estats sobirans a prendre les mesures adequades amb aquesta finalitat;

Assenyalant la importància de la protecció del consumidor, incloses les mesures que preveu el Conveni per a la unificació de determinades regles per al transport aeri internacional, fet a Mont-real el 28 de maig de 1999, en la mesura que les dues parts ho són també en el Conveni esmentat;

Proposant-se utilitzar com a base el marc dels acords de transport aeri existents per obrir l'accés als mercats i potenciar al màxim els avantatges per als consumidors, les companyies aèries, els treballadors i les societats de les dues parts;

Considerant que un acord entre la Comunitat Europea i els seus estats membres, d'una banda, i el Marroc, de l'altra, pot constituir una referència en les relacions d'aviació euromediterrànies per a la plena promoció dels avantatges de la liberalització en aquest sector econòmic crucial;

Considerant que un acord d'aquest tipus té per objecte una aplicació progressiva, encara que integral, i que un mecanisme adequat pot garantir un procés permanent d'harmonització amb la legislació comunitària.

Han convingut:

ARTICLE 1

Definicions

Als efectes d'aquest Acord, i llevat d'indicació en contra, s'entén per:

1) «servei acordat» i «ruta especificada»: el transport aeri internacional de conformitat amb l'article 2 i l'annex I d'aquest Acord;

2) «Acord»: aquest Acord, així com els seus annexos i qualssevol modificacions introduïdes en aquests;

3) «transport aeri»: el transport a bord d'aeronaus de passatgers, equipatge, càrrega i correu, per separat o de manera combinada, ofert a canvi d'una remuneració o per arrendament, la qual cosa, perquè no hi hagi cap dubte, inclou el transport aeri regular i no regular (xàrter) i els serveis exclusivament de càrrega;

4) «Acord d'associació»: l'Acord euromediterrani pel qual es crea una associació entre les Comunitats Europees i els seus estats membres, d'una banda, i el Regne del Marroc, de l'altra, fet a Brussel·les el 26 de febrer de 1996;

5) «llicència d'explotació comunitària»: una llicència d'explotació relativa a les companyies aèries establertes a la Comunitat Europea concedida i mantinguda de conformitat amb el Reglament (CEE) núm. 2407/92 del Consell, de 23 de juliol de 1992, sobre la concessió de llicències a les companyies aèries;

6) «Conveni»: el Conveni sobre aviació civil internacional, obert a la signatura a Chicago el 7 de desembre de 1944, inclosos:

a) tota esmena que, havent entrat en vigor d'acord amb l'article 94.a) del Conveni, hagi estat ratificada tant pel Marroc com per l'Estat o estats membres de la Comunitat Europea segons escaigui en cada cas, i

b) tot annex o esmena d'aquest aprovats de conformitat amb l'article 90 del Conveni, sempre que hagin entrat en vigor tant al Marroc com a l'Estat o estats membres de la Comunitat Europea segons escaigui en cada cas;

7) «cost íntegre»: el cost de prestació d'un servei, més una taxa raonable per despeses d'administració i, quan escaigui, qualssevol taxes destinades a incorporar els costos mediambientals i aplicades sense distinció per raó de nacionalitat;

8) «parts»: d'una banda, la Comunitat o els estats membres, o la Comunitat i els seus estats membres, de conformitat amb les seves competències respectives i, de l'altra, el Marroc;

9) «nacionals»: tota persona física o jurídica de nacionalitat marroquina en el cas de la part marroquina, o de nacionalitat d'un Estat membre en el cas de la part europea, en la mesura que, en el cas d'una persona jurídica, estigui en tot moment sota el control efectiu, ja sigui directament o per participació majoritària, de persones físiques o jurídiques que posseïxin la nacionalitat marroquina, en el cas de la part marroquina, o de persones físiques o jurídiques que tinguin la nacionalitat d'un Estat

membre o algun dels tercers països que indica l'annex V, pel que fa a la part europea;

10) «subvencions»: tota aportació financera concedida per les autoritats, organismes regionals o altres organismes públics, és a dir, en els casos següents:

a) quan la pràctica d'un Govern o entitat regional o un altre organisme públic impliqui una transferència directa de fons, com ara donacions, préstecs o aportacions de capital, o possibles transferències directes de fons o de passius, per exemple, garanties de préstecs);

b) quan es condonin o no es recaptin ingressos d'un Govern o entitat regional o un altre organisme públic que en un altre cas es percebrien;

c) quan un Govern o entitat regional o un altre organisme públic proporcioni béns o serveis –que no siguin d'infraestructura general– o compri béns o serveis;

d) quan un Govern o entitat regional o un altre organisme públic faci pagaments a un mecanisme de finançament o encarregui a una entitat privada una o diverses de les funcions que descriuen les lletres a), b) i c), que normalment incumbirien al Govern, o li ordeni que les porti a terme, i la pràctica no difereixi, en cap sentit real, de les pràctiques que els governs segueixen normalment;

I amb això s'atorgui un benefici;

11) «transport aeri internacional»: el transport aeri que travessa l'espai aeri situat sobre el territori de més d'un Estat;

12) «preu»: les tarifes aplicades per les companyies aèries o els seus agents al transport aeri de passatgers, equipatge i/o càrrega (exclòs el correu), incloent-hi, si s'escau, el transport de superfície en relació amb un transport aeri internacional, així com les condicions a què està subjecta la seva aplicació;

13) «taxa d'usuari»: una taxa aplicada a les línies aèries per la provisió de serveis o instal·lacions aeroportuàries, mediambientals, de navegació aèria o de protecció de l'aviació, inclosos els serveis i les instal·lacions connexos;

14) «SESAR», la implementació tècnica del cel únic europeu que ofereix una recerca, un desenvolupament i un desplegament sincronitzats i coordinats de les noves generacions de sistemes de gestió del trànsit aeri;

15) «territori»: pel que fa al Regne del Marroc, les zones terrestres (continent i illes), aigües interiors i mar territorial sota la seva sobirania o jurisdicció i, pel que fa a la Comunitat Europea i els seus estats membres, les zones terrestres (continent i illes), aigües interiors i mar territorial on s'aplica el Tractat constitutiu de la Comunitat Europea i que estan subjectes a les disposicions d'aquest Tractat o de qualsevol instrument que el succeeixi; l'aplicació d'aquest Acord a l'aeroport de Gibraltar s'entén sense perjudici de les respectives posicions jurídiques del Regne d'Espanya i del Regne Unit en la controvèrsia respecte a la sobirania sobre el territori en què l'aeroport està situat i del manteniment de la suspensió de l'aeroport de Gibraltar de les mesures de la UE en l'àmbit de l'aviació vigents en data de 18 de setembre de 2006 entre els estats membres d'acord amb els termes de la Declaració ministerial sobre l'aeroport de Gibraltar convinguda el 18 de setembre de 2006, a Còrdova; i

16) «autoritats competents»: els organismes o ens públics que indica l'annex III. Tota modificació d'una norma nacional que reguli la situació de l'autoritat competent ha de ser notificada per la part interessada a les altres parts.

TÍTOL I

Disposicions econòmiques

ARTICLE 2

Drets de trànsit

1. Llevat de disposició contrària a l'annex I, les parts concedeixen amb caràcter recíproc a les companyies aèries de l'altra part els drets següents en relació amb les activitats de transport aeri internacional:

- a) dret a sobrevolar el seu territori sense aterrar;
- b) dret a fer escala en el seu territori per a fins aliens a l'embarcament o desembarcament de passatgers, càrrega o correu en el transport aeri (fins no comercials);
- c) quan executin un servei acordat en una ruta especificada, dret a fer escala en el seu territori per embarcar o desembarcar passatgers, càrrega o correu, per separat o de manera combinada; i
- d) els altres drets que especifica aquest Acord.

2. Cap disposició d'aquest Acord es pot entendre en el sentit que s'atorgui:

- a) a les companyies aèries del Marroc, el dret a admetre a bord, en el territori d'un Estat membre de la Comunitat Europea, passatgers, equipatge, càrrega o correu amb destinació a un altre punt situat en el territori d'aquest Estat membre de la Comunitat Europea a canvi d'una contraprestació;
- b) a les companyies aèries de la Comunitat Europea, el dret a admetre a bord, en el territori del Marroc, passatgers, equipatge, càrrega o correu amb destinació a un altre punt situat en el territori del Marroc a canvi d'una contraprestació.

ARTICLE 3

Autorització

Quan les autoritats competents d'una part rebin sol·licituds d'autorització d'operacions d'una companyia aèria de l'altra part, han de concedir les autoritzacions esmentades amb la mínima demora administrativa, a condició que:

- a) pel que fa a les companyies aèries del Marroc:
 - la companyia aèria tingui el principal centre d'activitat i, si escau, la seu social, al Marroc, i hagi rebut la llicència i tot altre document corresponent de conformitat amb la legislació del Regne del Marroc;
 - el control reglamentari efectiu de la companyia aèria l'exerceixi i el mantingui el Marroc; i
 - la companyia aèria sigui i continuï sent propietat, directament o per participació majoritària, del Marroc i/o nacionals del Marroc i estigui controlada efectivament pel Marroc i/o nacionals del Marroc, o sigui i continuï sent propietat, directament o per participació majoritària, dels estats membres i/o nacionals dels estats membres, i estigui controlada efectivament pels estats membres i/o nacionals dels estats membres;
- b) pel que fa a les companyies aèries de la Comunitat Europea:
 - la companyia aèria tingui el principal centre d'activitat i, si escau, la seu social, en el territori d'un Estat membre de la Comunitat Europea en virtut del Tractat constitutiu de la Comunitat Europea, i hagi rebut una llicència d'exploració comunitària; i
 - l'Estat membre de la Comunitat Europea responsable de l'expedició del certificat d'operador aeri exerceixi i mantingui un control reglamentari efectiu de la compa-

nyia aèria, i l'autoritat aeronàutica pertinent estigui clarament identificada;

la companyia aèria sigui i continuï sent propietat, directament o per participació majoritària, dels estats membres i/o nacionals dels estats membres, o d'altres estats enumerats a l'annex V i/o els nacionals d'aquests altres estats;

c) la companyia aèria compleixi els requisits que prescriuen les lleis i reglamentacions aplicades normalment a l'operació del transport aeri internacional per la part que consideri la sol·licitud o sol·licituds; i

d) es mantinguin i s'administrin les disposicions dels articles 14 (Seguretat aèria) i 15 (Protecció de l'aviació).

ARTICLE 4

Revocació de l'autorització

1. Les autoritats competents de qualsevol de les parts poden revocar, suspendre o limitar les autoritzacions d'exploració o bé suspendre o limitar d'una altra manera les operacions d'una companyia aèria de l'altra part en els casos següents:

- a) pel que fa a les companyies aèries del Marroc:
 - si la companyia aèria no té el principal centre d'activitat o, si escau, la seu social, al Marroc, o no ha rebut la llicència d'exploració i tot altre document corresponent de conformitat amb la legislació del Regne del Marroc;
 - si el control reglamentari efectiu de la companyia aèria no l'exerceix i el manté el Marroc; o
 - si la companyia aèria no és propietat o no està controlada efectivament, de manera directa o per participació majoritària, pel Marroc i/o nacionals del Marroc o pels estats membres i/o nacionals dels estats membres;
- b) pel que fa a les companyies aèries de la Comunitat Europea:
 - si la companyia aèria no té el principal centre d'activitat o, si escau, la seu social, en el territori d'un Estat membre de la Comunitat Europea en virtut del Tractat constitutiu de la Comunitat Europea, o no ha rebut una llicència d'exploració comunitària;
 - si l'Estat membre de la Comunitat Europea responsable de l'expedició del certificat d'operador aeri no exerceix i manté un control reglamentari efectiu de la companyia aèria, o l'autoritat aeronàutica pertinent no està clarament identificada; o
 - si la companyia aèria no és propietat ni està efectivament controlada, directament o per participació majoritària, per estats membres i/o nacionals d'estats membres, o pels altres estats enumerats a l'annex V i/o nacionals d'aquests altres estats;

c) si la companyia aèria ha incomplert les lleis i reglamentacions que esmenta l'article 6 (Aplicació de la normativa) d'aquest Acord; o

d) si no es mantenen i administren les disposicions dels articles 14 (Seguretat aèria) i 15 (Protecció de l'aviació).

2. Llevat que sigui essencial l'adopció immediata de mesures per evitar que persisteixin els incompliments que esmenta l'apartat 1, lletres c) i d), els drets que estableix aquest article s'han d'exercir només després que es facin les consultes oportunes amb les autoritats competents de l'altra part.

ARTICLE 5

Inversió

La possibilitat que un Estat membre o els seus nacionals ostentin la propietat majoritària o el control efectiu d'una companyia aèria del Marroc, o que el Marroc o els seus nacionals gaudeixin de la propietat majoritària o el control efectiu d'una companyia aèria de la Comunitat Europea, està subjecta a l'oportuna decisió preliminar del Comitè Mixt creat per aquest Acord.

Aquesta decisió ha d'especificar les condicions per a l'explotació dels serveis acordats en virtut d'aquest Acord i els serveis entre tercers països i les parts. El que disposa l'article 22, apartat 9, no s'aplica a aquest tipus de decisions.

ARTICLE 6

Aplicació de la normativa

1. En entrar o sortir del territori d'una part, i mentre hi romanguin, les companyies aèries de l'altra part estan subjectes a les lleis i reglamentacions vigents en el territori esmentat en matèria d'entrada i sortida d'aeronaus dedicades al transport aeri internacional, així com explotació i navegació d'aeronaus.

2. En entrar o sortir del territori d'una part, i mentre hi romanguin, els passatgers, tripulació i càrrega de les companyies aèries de l'altra part estan subjectes a les lleis i reglamentacions vigents en el territori esmentat en matèria d'entrada i sortida (inclosa la normativa sobre entrada, despatx, immigració, passaports, duana i quarantena i, en el cas del correu, la reglamentació postal).

ARTICLE 7

Competència

En l'àmbit d'aquest Acord, s'apliquen les disposicions del títol IV, capítol II («Competència i altres disposicions econòmiques») de l'Acord d'associació, llevat que s'estableixin normes més específiques en aquest Acord.

ARTICLE 8

Subvencions

1. Les parts reconeixen que les subvencions públiques a les companyies aèries falsegen o amenacen de falsejar la competència afavorint determinades empreses en la prestació de serveis de transport aeri, posen en perill els objectius bàsics de l'Acord i són incompatibles amb el principi d'una zona d'aviació oberta.

2. Quan es consideri essencial concedir subvencions públiques a una companyia o companyies aèries que operin a l'empara d'aquest Acord amb la finalitat d'assolir un objectiu legítim, aquestes subvencions han de ser proporcionades amb l'objectiu i transparents, i han d'estar concebudes perquè, en la mesura que sigui possible, es minimitzin els seus efectes adversos sobre les companyies aèries de l'altra part. La part que es disposi a concedir qualsevol subvenció d'aquest tipus ha d'informar sense demora l'altra part de les seves intencions, i de la compatibilitat de la subvenció esmentada amb els criteris que estableix aquest Acord.

3. Si una part considera que una subvenció concedida per l'altra part o, si s'escau, per un organisme públic d'un tercer país, no s'até als criteris que estableix l'apartat 2, pot sol·licitar una reunió del Comitè Mixt, d'acord amb el que disposa l'article 22, perquè aquest examini la qüestió i elabori respostes adequades a les preocupacions que es considerin legítimes.

4. Quan una controvèrsia no pugui ser resolta pel Comitè Mixt, les parts es reserven la facultat d'aplicar la seva legislació antisubvencions respectiva.

5. El que disposa aquest article s'entén sense perjudici de les lleis i reglamentacions de les parts en matèria de serveis aeris essencials i obligacions de servei públic en els seus territoris.

ARTICLE 9

Activitats comercials

1. Les companyies aèries d'una part tenen dret a establir sucursals en el territori de l'altra part per a la promoció i venda de transport aeri i activitats connexes.

2. Les companyies aèries de les parts gaudeixen del dret a introduir i mantenir en el territori de l'altra part, de conformitat amb les lleis i reglamentacions d'aquesta última, personal de gestió i vendes, així com personal tècnic, operatiu i d'altres especialitats, segons sigui necessari per a la prestació del transport aeri.

3. a) Sense perjudici de la lletra b) d'aquest article, les companyies aèries de qualsevol de les parts gaudeixen dels drets següents en matèria d'assistència en terra en el territori de l'altra part:

i) dret a dur a terme la seva pròpia assistència en terra («autoassistència») o a discreció seva.

ii) dret a elegir entre proveïdors que competeixin per oferir una part o la totalitat dels serveis d'assistència en terra, quan els proveïdors esmentats gaudeixin d'accés al mercat en virtut de la normativa vigent i estiguin presents al mercat.

b) Per a les següents categories de serveis d'assistència en terra, és a dir, equipatges, operacions en pista, carburant i lubricació, càrrega i correu (manipulació entre la terminal i l'aeronau), els drets que estableix la lletra a), incisos i) i ii), estan subjectes exclusivament a limitacions específiques d'acord amb les disposicions legislatives i reglamentàries vigents en el territori de l'altra part. Quan aquestes limitacions impedeixin l'autoassistència i no hi hagi competència efectiva entre els proveïdors de serveis d'assistència en terra, els serveis esmentats s'han d'oferir en la seva totalitat en condicions adequades i equitatives a totes les companyies aèries; els preus no han d'excedir el seu cost íntegre, inclòs un rendiment raonable sobre els actius, després d'amortització.

4. Qualsevol companyia aèria d'una part es pot dedicar a la venda de transport aeri en el territori de l'altra part, directament i/o, a discreció seva, a través dels seus agents o altres intermediaris nomenats per aquesta. Les companyies aèries gaudeixen del dret a vendre el transport esmentat, i qualsevol persona el pot comprar lliurement, en la moneda del territori esmentat o en monedes de lliure convertibilitat.

5. Tota companyia aèria té dret, després de presentar la sol·licitud oportuna, a convertir i remetre els ingressos que obtingui en el territori de l'altra part al seu territori nacional i, excepte si això és contrari a les lleis i reglamentacions d'aplicació general, a un altre país o països de la seva elecció. La conversió i remesa de fons s'han d'autoritzar sense tardança, i sense aplicar restriccions ni tributació, al tipus de canvi per a transaccions i remeses vigent en la data en què el transportista presenti la sol·licitud inicial de transferència de fons.

6. Les companyies aèries de qualsevol de les parts estan autoritzades a pagar en moneda local les despeses locals que facin en el territori de l'altra part, inclosa la compra de carburant. Si ho desitgen, poden pagar aquestes despeses en el territori de l'altra part en moneda lliurement convertible, de conformitat amb la normativa local sobre divises.

7. A l'hora d'operar o oferir serveis en virtut d'aquest Acord, qualsevol companyia aèria d'una part pot concertar acords de cooperació comercial en matèries com ara reserva de capacitat o codi compartit amb:

- a) qualsevol companyia o companyies aèries de les parts; i
- b) qualsevol companyia o companyies aèries d'un tercer país; i
- c) qualsevol proveïdor de transport de superfície, terrestre o marítim, de qualsevol país:

A condició que: i) tots els participants en els acords esmentats estiguin degudament facultats per concertar-los, i ii) els acords compleixin les condicions prescrites per les lleis i reglamentacions que les parts apliquin normalment en aquests casos. Pel que fa a l'ús de codi compartit en la venda de transport aeri de passatgers, el comprador ha de ser informat en el punt de venda, o en tot cas abans de l'embarcament, de quin proveïdor de transport opera en els diferents sectors del servei.

8. a) En relació amb el transport de passatgers, els proveïdors de transport de superfície no estan subjectes a la normativa que regula el transport aeri pel sol fet que la companyia aèria ofereixi en el seu nom l'esmentat transport de superfície. Els proveïdors de transport de superfície poden decidir segons el seu criteri la possibilitat de concertar acords de col·laboració. A l'hora de decidir sobre l'acord concret, els proveïdors de transport de superfície poden considerar, entre altres coses, els interessos del consumidor, així com les limitacions tècniques, econòmiques, d'espai i de capacitat.

b) Per afegiment, i no obstant qualsevol altra disposició d'aquest Acord, es permet a les companyies aèries i als proveïdors indirectes de serveis de transport de càrrega de les parts utilitzar sense restriccions, en relació amb el transport aeri internacional, qualsevol transport de càrrega de superfície amb destí o origen en qualsevol punt situat als territoris del Marroc o de la Comunitat Europea, o en tercers països, inclòs el transport amb origen o destí en qualsevol aeroport amb serveis de duanes, i inclòs també, si s'escau, el dret a transportar càrrega en dipòsit de conformitat amb les lleis i reglamentacions aplicables. Aquesta càrrega, amb independència de si és transportada per superfície o aire, pot accedir a les instal·lacions i sotmetre's als tràmits duaners dels aeroports. Les companyies aèries poden efectuar el seu propi transport de superfície si ho volen, o bé concertar acords amb altres transportistes de superfície, fins i tot si l'esmentat transport de superfície és executat per altres companyies aèries o per proveïdors indirectes de serveis de transport de càrrega aèria. Aquests serveis intermodals de càrrega es poden oferir a un preu total que englobi el transport aeri i de superfície combinats, a condició que no es doni als expedidors una impressió enganyosa respecte a les circumstàncies del transport esmentat.

ARTICLE 10

Drets i despeses de duana

1. En arribar al territori d'una part, les aeronaus explotades en transport aeri internacional per les companyies aèries de l'altra part, el seu equip habitual, equip de terra, combustible, lubricants, subministraments tècnics consumibles, peces de recanvi (inclosos motors), subministraments per a l'aeronau (inclosos, entre d'altres, aliments, begudes i licors, tabac i altres productes destinats a la venda als passatgers o al consum per aquests en quantitats limitades durant el vol) i altres objectes destinats o utilitzats exclusivament en relació amb el funcionament o manteniment de les aeronaus en transport aeri

internacional, queden exempts, sobre bases de reciprocitat, de tota restricció a la importació, impostos sobre la propietat i el capital, drets de duana, impostos especials i gravàmens o taxes similars que: a) siguin aplicats per les autoritats nacionals o locals o la Comunitat Europea, i b) no gravin serveis prestats, a condició que els esmentats equips i subministraments romanguin a bord de l'aeronau.

2. Així mateix queden exempts dels impostos, drets, gravàmens i taxes a què es refereix l'apartat 1 d'aquest article, a excepció dels aplicats per serveis prestats, i en condicions de reciprocitat:

a) els subministraments introduïts en el territori d'una part o lliurats i embarcats en aquest territori, dins de límits prudencials, per ser usats durant el viatge de sortida en aeronaus d'una companyia aèria de l'altra part dedicades al transport internacional, encara que aquests subministraments s'hagin d'utilitzar en un segment del viatge realitzat sobre el territori de la part en què van ser embarcats;

b) l'equip de terra i peces de recanvi (inclosos motors) introduïts en el territori d'una part per al servei, manteniment o reparació d'aeronaus de companyies aèries de l'altra part utilitzades en el transport aeri internacional;

c) el combustible, lubricants i subministraments tècnics consumibles introduïts en el territori d'una part o lliurats i embarcats en aquest territori per ser usats en aeronaus d'una companyia aèria de l'altra part dedicada al transport aeri internacional, encara que aquests subministraments s'hagin d'utilitzar en un segment del viatge que sobrevoli el territori de la part en què van ser embarcats; i

d) el material imprès, de conformitat amb la legislació de duanes de cadascuna de les parts, introduït en el territori d'una part o lliurat i embarcat en aquest territori per ser usat durant el viatge de sortida en aeronaus d'una companyia aèria de l'altra part dedicades al transport internacional, encara que aquests subministraments s'hagin d'utilitzar en un segment del viatge que sobrevoli el territori de la part en què van ser embarcats; i

e) l'equip de seguretat i protecció de l'aviació per a ús en aeroports o terminals de càrrega.

3. Aquest Acord no eximeix el combustible subministrat per una part a les companyies aèries dins del seu territori d'impostos, taxes, drets i gravàmens similars als que esmenta l'apartat 1. Quan entri o surti del territori d'una part, i mentre hi romanguin, les companyies aèries de l'altra part estan subjectes a les lleis i reglamentacions d'aquella en matèria de venda, subministrament i utilització de carburant d'aeronaus.

4. L'equip i els subministraments que esmenten els apartats 1 i 2 poden ser sotmesos a la vigilància o control de les autoritats competents.

5. Les exempcions que preveu aquest article es concedeixen també quan les companyies aèries d'una part hagin contractat amb una altra companyia aèria que així mateix gaudeixi d'aquestes exempcions en l'altra part un préstec o cessió, en el territori d'aquesta última, dels objectes a què es refereixen els apartats 1 i 2.

6. Res del que disposa aquest article impedeix a les parts imposar drets, impostos o gravàmens sobre els béns venuts per a fins diferents del consum a bord pels passatgers durant un segment del servei aeri situat entre dos punts del seu territori en què es permeti l'embarcament o desembarcament.

ARTICLE 11

Taxes d'usuari

1. Cap part no pot imposar ni permetre que s'imposin a les companyies aèries de l'altra part taxes d'usuari superiors a les aplicades a les seves pròpies companyies aèries que efectuïn serveis aeris internacionals similars.

2. Només es pot incrementar la quantia de les taxes o introduir taxes noves després de les consultes oportunes entre les autoritats de tarifació competents i les companyies aèries de les parts interessades. S'ha d'informar els usuaris amb suficient antelació de tota proposta de modificació de taxes, a fi que aquests puguin expressar les seves opinions abans que es facin els canvis esmenats. Les parts també han de fomentar l'intercanvi de la informació que sigui necessària per avaluar amb precisió si les taxes són raonables, estan justificades i s'imputen correctament, de conformitat amb els principis d'aquest article.

ARTICLE 12

Preus

Els preus dels serveis de transport aeri efectuats de conformitat amb aquest Acord s'han de fixar lliurement i no estan subjectes a aprovació, encara que es pot establir una obligació de registre, amb fins exclusivament informatius. Els preus que s'hagin d'aplicar a un transport que es faci íntegrament a l'interior de la Comunitat Europea s'han d'atenir a la normativa comunitària.

ARTICLE 13

Estadística

Les autoritats competents de les parts s'han de facilitar mútuament, després que s'hagi cursat l'oportuna sol·licitud, la informació i les dades estadístiques sobre el trànsit realitzat per les companyies aèries autoritzades per una part en els serveis acordats amb origen o destí en el territori de l'altra, utilitzant el mateix format amb què aquestes dades i informació hagin estat elaborades i presentades per les companyies aèries autoritzades a les seves pròpies autoritats nacionals competents. La sol·licitud de qualsevol altra dada estadística relativa al trànsit que les autoritats competents d'una part presentin a les autoritats de l'altra part s'ha de debatre en el si del Comitè Mixt, a sol·licitud de qualsevol de les parts.

TÍTOL II

Cooperació en matèria de reglamentació

ARTICLE 14

Seguretat aèria

1. Les parts s'han d'atenir en les seves actuacions al que disposa la legislació de la Comunitat Europea en matèria de seguretat aèria que especifica l'annex VI.A, en les condicions que es defineixen a continuació.

2. Les parts s'han d'assegurar que les aeronaus matriculades en una part de les quals se sospiti que incompleixen les normes internacionals de seguretat fixades de conformitat amb el Conveni que aterrin en aeroports oberts al trànsit aeri internacional en el territori de l'altra part se sotmeten a inspeccions organitzades per les autoritats competents de l'altra part, en pista, a bord i al voltant de l'aeronau, perquè es pugui comprovar tant la

validesa dels documents de l'aeronau i la seva tripulació com l'estat visible de l'aeronau i el seu equip.

3. Qualsevol de les parts pot demanar en tot moment que es duguin a terme consultes en relació amb les normes de seguretat que mantingui l'altra part.

4. Res del que disposa aquest Acord s'ha d'interpretar com una limitació a la facultat de les autoritats competents d'una part per prendre immediatament totes les mesures adequades quan determinin que un producte o operació poden:

a) incomplir les normes mínimes establertes de conformitat amb el Conveni o amb la normativa que especifica l'annex VI.A, segons que correspongui, o

b) generar greus dubtes –arran d'una inspecció d'acord amb l'apartat 2– quant al fet que una aeronau o l'explotació d'una aeronau incompleixin les normes mínimes fixades de conformitat amb el Conveni o la legislació que especifica l'annex VI.A, o

c) generar greus dubtes quant a una falta de manteniment i administració efectius de les normes mínimes fixades de conformitat amb el Conveni o la legislació que especifica l'annex VI.A, segons que correspongui.

5. Quan les autoritats competents d'una altra part prenguin mesures en virtut de l'apartat 4, n'han d'informar sense tardança les autoritats competents de l'altra part, adduint les raons de la seva actuació.

6. Si les mesures adoptades de conformitat amb l'apartat 4 no se suspelen encara que hagi deixat d'existir el factor que les va motivar, qualsevol de les parts pot sotmetre la qüestió al Comitè Mixt.

ARTICLE 15

Protecció de l'aviació

1. Atès que la garantia de seguretat de les aeronaus civils, els seus passatgers i la seva tripulació és un requisit fonamental per a l'explotació de serveis aeris internacionals, les parts reafirmen les seves obligacions mútues relatives a la protecció de l'aviació civil contra els actes d'interferència il·lícita (i, en particular, les obligacions que emanen del Conveni sobre les infraccions i determinats actes comesos a bord de les aeronaus, signat a Tòquio el 14 de setembre de 1963; el Conveni per a la repressió de l'apoderament il·lícit d'aeronaus, signat a l'Haia el 16 de desembre de 1970; el Conveni per a la repressió d'actes il·lícits contra la seguretat de l'aviació civil, signat a Mont-real el 23 de setembre de 1971, i el Protocol per a la repressió d'actes il·lícits de violència en els aeroports que prestin serveis a l'aviació civil internacional, signat a Mont-real el 24 de febrer de 1988, i el Conveni sobre el marcatge d'explosius plàstics amb fins de detecció, signat a Mont-real l'1 de març de 1991, en la mesura que les dues parts contractants siguin parts en els convenis esmentats, així com tots els altres convenis i protocols relacionats amb la seguretat de l'aviació civil en què les dues parts siguin membres).

2. Les parts, prèvia sol·licitud, s'han de prestar mútuament tota l'assistència necessària per prevenir tant els actes d'apoderament il·lícit d'aeronaus civils i altres actes il·lícits contra la seguretat d'aquestes aeronaus, els seus passatgers i tripulació, els aeroports i els serveis de navegació aèria, com qualsevol altra amenaça contra la protecció de l'aviació civil.

3. En les seves relacions mútues, les parts s'han de conduir de conformitat amb les Normes de protecció de l'aviació i, en la mesura que els siguin aplicables, les Pràctiques recomanades de l'Organització d'Aviació Civil Internacional designades com a annexos al Conveni de Chi-

cago. Les dues parts han d'exigir que els operadors d'aeronaus de la seva matrícula i els que tinguin el centre d'activitat principal o domicili permanent en el seu territori, així com els explotadors d'aeroports situats en el seu territori, s'ajustin en les seves actuacions a les esmentades disposicions de protecció de l'aviació.

4. Les parts han de vetllar perquè s'adoptin les mesures adequades en el seu territori per protegir les aeronaus i inspeccionar els passatgers i l'equipatge de mà, i es facin les comprovacions adequades de la tripulació, la càrrega (inclosos els equipatges facturats) i els subministraments de l'aeronau, abans de l'embarcament o les operacions de càrrega i durant aquests, i perquè aquestes mesures s'adaptin a qualsevol augment de l'amenaça. Les dues parts convenen que qualsevol d'aquestes pot exigir a les companyies aèries de l'altra que compleixin les disposicions de protecció de l'aviació que esmenta l'apartat 3 per a l'entrada, sortida o estada en el seu territori. Les parts han de respondre favorablement a tota sol·licitud raonable que rebin l'una de l'altra per a l'aplicació de mesures especials de protecció orientades a afrontar una amenaça determinada.

5. Quan es produeixi un incident o sorgeixi l'amenaça d'un incident d'apoderament il·lícit d'aeronaus civils o altres actes il·lícits contra la seguretat de les aeronaus esmentades, els seus passatgers i la seva tripulació, aeroports o instal·lacions de navegació aèria, les parts s'han d'assistir mútuament facilitant les comunicacions i adoptant altres mesures idònies a fi de resoldre ràpidament i de forma segura aquest incident o amenaça.

6. Quan una part tingui motius fundats per pensar que l'altra està vulnerant les disposicions sobre protecció de l'aviació que figuren en aquest article, pot demanar la celebració immediata de consultes.

7. Sense perjudici del que disposa l'article 4 (Revocació de les autoritzacions), l'absència d'acord satisfactori en el termini de quinze (15) dies des de la data de la sol·licitud esmentada constitueix un motiu suficient per a la suspensió, revocació, limitació o imposició de condicions en relació amb les autoritzacions d'explotació o permisos tècnics de les companyies aèries de les parts.

8. Quan una amenaça immediata i extraordinària ho requereixi, qualsevol de les parts pot prendre mesures provisionals abans que expiri el termini establert de quinze (15) dies.

9. Tota actuació realitzada de conformitat amb l'apartat 7 ha de cessar en el moment en què l'altra part compleixi el que disposa aquest article.

ARTICLE 16

Gestió del trànsit aeri

1. Les parts s'han d'atenir en les seves actuacions al que disposa l'annex VI.B, en les condicions que es defineixen a continuació.

2. Les parts es comprometen a cooperar al màxim en la gestió del trànsit aeri per ampliar el cel únic europeu al Marroc, amb la finalitat de millorar les normes actuals de seguretat i l'eficiència general del trànsit aeri a Europa, optimitzar la capacitat i reduir al mínim els retards.

3. Per facilitar l'aplicació de la normativa del cel únic europeu en els seus territoris,

a) el Marroc ha de prendre les mesures necessàries per adaptar les seves estructures institucionals de gestió del trànsit aeri al cel únic europeu, en particular, mitjançant la creació d'organismes nacionals de supervisió pertinents que mantinguin almenys una independència fun-

cional respecte als proveïdors de serveis de navegació aèria; i

b) la Comunitat Europea ha d'associar el Marroc a les iniciatives operatives pertinents en els àmbits dels serveis de navegació aèria, espai aeri i interoperabilitat emanats del cel únic europeu, en particular, mitjançant una implicació del Marroc des dels inicis en els treballs per crear blocs funcionals d'espai aeri o la coordinació oportuna al SESAR.

ARTICLE 17

Protecció del medi ambient

1. Les parts s'han d'atenir en les seves actuacions a la legislació comunitària en matèria de transport aeri que especifica l'annex VI.C, en les condicions que es defineixen a continuació.

2. Res del que disposa aquest Acord s'ha d'interpretar com una limitació a la facultat de les autoritats competents d'una part per prendre totes les mesures adequades amb la finalitat de prevenir o afrontar els efectes sobre el medi ambient del transport aeri internacional emparat per aquest Acord, a condició que aquestes mesures s'apliquin sense distinció per raó de nacionalitat.

ARTICLE 18

Protecció del consumidor

Les parts han d'actuar de conformitat amb la legislació comunitària de transport aeri que especifica l'annex VI.D.

ARTICLE 19

Sistemes informatitzats de reserva

Les parts han d'actuar de conformitat amb la legislació comunitària de transport aeri que especifica l'annex VI.E.

ARTICLE 20

Aspectes socials

Les parts han d'actuar de conformitat amb la legislació comunitària de transport aeri que especifica l'annex VI.F.

TÍTOL III

Disposicions institucionals

ARTICLE 21

Interpretació i compliment

1. Les parts han d'adoptar totes les mesures adequades, tant d'índole general com particular, per garantir el compliment de les obligacions que emanen d'aquest Acord, i s'han d'abstenir de qualsevol mesura que pugui comprometre la consecució dels seus objectius.

2. Cadascuna de les parts és responsable en el seu propi territori del compliment adequat d'aquest Acord i, en particular, dels reglaments i directives sobre transport aeri que enumera l'annex VI.

3. Quan una de les parts investigui possibles infraccions en virtut de les seves competències de conformitat amb aquest Acord, l'altra part li ha de facilitar tota la informació i assistència necessàries amb aquesta finalitat.

4. Quan una de les parts actuï a l'empara de les facultats que li atorga aquest Acord en matèries que

siguin d'interès per a l'altra part i afectin les seves autoritats o empreses, ha d'informar plenament les autoritats competents de l'altra part i oferir-los l'oportunitat de presentar les seves observacions abans d'adoptar una decisió final.

ARTICLE 22

Comitè Mixt

1. Es crea un Comitè compost per representants de les parts (d'ara endavant denominat «Comitè Mixt»), que és responsable de l'administració d'aquest Acord i en garanteix la correcta aplicació. Amb aquest fi, ha de presentar recomanacions i adoptar decisions en els casos que preveu l'Acord.

2. Les decisions del Comitè Mixt s'han d'aprovar conjuntament i són vinculants per a les parts. Les parts han d'aplicar les decisions esmentades segons les seves pròpies normes.

3. El Comitè Mixt es reuneix en funció de les necessitats i com a mínim un cop l'any. Qualsevol de les parts pot demanar la convocatòria d'una reunió del Comitè.

4. Així mateix, qualsevol part pot sol·licitar una reunió del Comitè Mixt per resoldre una qüestió relativa a la interpretació o aplicació de l'Acord. Aquestes reunions s'han de fer amb la màxima brevetat possible i, en tot cas, abans que transcorrin dos mesos de la data de recepció de la sol·licitud, llevat que es convingui una altra cosa.

5. Per aplicar adequadament aquest Acord, les parts han d'intercanviar informació i, a sol·licitud de qualsevol d'aquestes, dur a terme consultes en el si del Comitè Mixt.

6. El Comitè Mixt ha d'establir el seu reglament intern mitjançant una decisió.

7. Si una de les parts considera que l'altra no ha aplicat correctament una decisió del Comitè Mixt, pot sol·licitar que aquest debati la qüestió. Si el Comitè Mixt no pot resoldre la qüestió esmentada en el termini de dos mesos des de la data en què aquesta se li hagi presentat, la part sol·licitant pot prendre les oportunes mesures provisionals de salvaguarda d'acord amb l'article 24.

8. En tota decisió del Comitè Mixt s'ha d'especificar la data en què les parts l'han d'aplicar i tota la informació que pugui afectar els agents econòmics.

9. Sense perjudici de l'apartat 2, en cas que el Comitè Mixt no adopti una decisió sobre una qüestió que se li hagi sotmès en el termini de sis mesos des de la data en què la qüestió s'hagi presentat, les parts poden prendre les oportunes mesures provisionals de salvaguarda d'acord amb l'article 24.

10. El Comitè Mixt ha d'examinar qüestions relatives a inversions bilaterals en casos de participació majoritària o canvis en el control efectiu de les companyies aèries de les parts.

11. El Comitè Mixt també ha d'impulsar la cooperació a través de les mesures següents:

a) foment d'intercanvis a nivell d'experts sobre les noves iniciatives i l'evolució en matèria legislativa i reglamentària, inclosos els àmbits de la protecció de l'aviació, la seguretat aèria, el medi ambient, la infraestructura de l'aviació (incloses franges horàries) i la protecció dels consumidors;

b) anàlisi periòdica dels efectes socials de l'aplicació de l'Acord, en especial a l'àrea de l'ocupació, i elaboració de les respostes adequades a les preocupacions jutjades legítimes; i

c) examen de possibles àmbits de desenvolupament de l'Acord, inclosa la recomanació de modificacions.

ARTICLE 23

Solució de controvèrsies i arbitratge

1. Qualsevol de les parts pot sotmetre al Comitè Mixt qualsevol controvèrsia relativa a l'aplicació o interpretació d'aquest Acord que no s'hagi resolt de conformitat amb l'article 22. Als efectes d'aquest article, el Consell d'Associació creat en virtut de l'Acord d'associació ha de fer de Comitè Mixt.

2. El Comitè Mixt pot resoldre la controvèrsia mitjançant una decisió.

3. Les parts han d'adoptar les mesures necessàries per a l'execució de la decisió que esmenta l'apartat 2.

4. Si no és possible resoldre la controvèrsia d'acord amb l'apartat 2, la qüestió s'ha de sotmetre, a sol·licitud de qualsevol de les parts, a un tribunal d'arbitratge integrat per tres àrbitres de conformitat amb el procediment que s'estableix a continuació:

a) cadascuna de les parts ha de designar un àrbitre en el termini de seixanta (60) dies des de la data de notificació de la corresponent sol·licitud d'arbitratge pel tribunal d'arbitratge transmesa per canal diplomàtic; el tercer àrbitre ha de ser designat en un termini addicional de seixanta (60) dies. Si una de les parts no ha designat àrbitre o no es nomena el tercer àrbitre en el termini acordat, qualsevol de les parts pot sol·licitar al president del Consell de l'Organització d'Aviació Civil Internacional la designació d'un o més àrbitres, segons escaigui;

b) el tercer àrbitre designat d'acord amb el que estableix la lletra a) ha de ser nacional d'un tercer Estat, i ha d'exercir les funcions de president del tribunal d'arbitratge;

c) el tribunal d'arbitratge ha d'acordar el seu reglament intern;

d) a reserva de la decisió final del tribunal d'arbitratge, les despeses inicials d'arbitratge han de ser sufragades per les parts en la mateixa proporció.

5. Tota decisió provisional o final del tribunal d'arbitratge és vinculant per a les parts.

6. Si una de les parts no compleix una decisió del tribunal d'arbitratge adoptada de conformitat amb aquest article en el termini de trenta (30) dies des de la seva notificació, l'altra part, mentre duri aquest incompliment, pot limitar, suspendre o revocar els drets o privilegis que li hagi concedit en virtut d'aquest Acord.

ARTICLE 24

Mesures de salvaguarda

1. Les parts han d'adoptar totes les mesures generals o específiques necessàries per complir les seves obligacions en virtut de l'Acord i vetllar perquè s'aconsegueixin els objectius que s'hi fixen.

2. Si una de les parts considera que l'altra ha incomplert alguna de les obligacions que emanen d'aquest Acord, pot adoptar les mesures apropiades. L'abast i durada d'aquestes mesures de salvaguarda han de ser els estrictament necessaris per remeiar la situació o mantenir l'equilibri d'aquest Acord. S'ha d'atorgar preferència a les mesures que menys pertorbin l'aplicació d'aquest Acord.

3. La part que consideri l'adopció de mesures de salvaguarda ho ha de notificar a les altres parts a través del Comitè Mixt i ha de facilitar tota la informació pertinent.

4. Les parts han de dur a terme consultes immediatament en el si del Comitè Mixt a fi de trobar una solució acceptable per a totes.

5. Sense perjudici del que disposen l'article 3, lletra d), l'article 4, lletra d), i els articles 14 i 15, la part contractant interessada no pot adoptar mesures de salvaguarda fins que no transcorri un mes des de la data de la notificació que esmenta l'apartat 3, llevat que el procediment de consulta que preveu l'apartat 4 hagi conclòs abans que finalitzi el termini esmentat.

6. La part interessada ha de notificar sense demora al Comitè Mixt les mesures adoptades i ha de facilitar tota la informació pertinent.

7. Tota mesura adoptada d'acord amb aquest article s'ha de suspendre tan aviat com la part infractora s'attingui a les disposicions d'aquest Acord.

ARTICLE 25

Ampliació geogràfica de l'Acord

Tot i que reconeixen la naturalesa bilateral d'aquest Acord, les parts observen que l'Acord s'emmarca en l'associació euromediterrània que esmenta la Declaració de Barcelona de 28 de novembre de 1995. Les parts es comprometen a mantenir un diàleg permanent per garantir la concordança d'aquest Acord amb el procés de Barcelona i, en particular, respecte a la possibilitat d'introduir-hi modificacions per acord mutu de manera que es tinguin en compte acords de transport aeri similars.

ARTICLE 26

Relació amb altres acords

1. Les disposicions d'aquest Acord substitueixen les disposicions corresponents dels acords bilaterals vigents entre el Marroc i els estats membres. Tanmateix, es poden seguir exercitant els drets de trànsit existents en virtut dels esmentats acords bilaterals i que no estiguin regulats per aquest Acord, a condició que això no suposi discriminació entre els estats membres de la Comunitat Europea i els seus nacionals.

2. Si les parts esdevenen parts en un acord multilateral o bé s'adhereixen a decisions aprovades per l'Organització Internacional d'Aviació Civil o una altra organització internacional que abordin qüestions regulades per aquest Acord, han de consultar el Comitè Mixt per determinar si aquest Acord s'ha de revisar a fi de tenir en compte les noves circumstàncies.

3. Aquest Acord s'entén sense perjudici de qualsevol decisions que adoptin les dues parts per a l'aplicació d'eventuals recomanacions futures de l'Organització d'Aviació Civil Internacional. Les parts no poden invocar aquest Acord ni cap part d'aquest per justificar la seva oposició a la consideració de polítiques alternatives en relació amb qualsevol assumpte regulat per aquest Acord en el si de l'Organització d'Aviació Civil Internacional.

ARTICLE 27

Modificacions

1. Si una de les parts vol revisar les disposicions d'aquest Acord, ha de notificar aquesta circumstància al Comitè Mixt. La modificació acordada entra en vigor una vegada s'ultimin els respectius procediments interns corresponents.

2. A proposta d'una de les parts, i de conformitat amb el que estableix aquest article, el Comitè Mixt pot decidir que es modifiquin els annexos de l'Acord.

3. Aquest Acord s'entén sense perjudici del dret de les parts, subjecte al compliment del principi de no-discriminació i a les disposicions de l'Acord, a adoptar unilateralment noves mesures legislatives o modificar la seva legislació vigent en l'àmbit del transport aeri o les matèries connexes que esmenta l'annex VI.

4. Tan bon punt una de les parts elabori una nova norma legislativa, n'ha d'informar l'altra part i consultar-ho amb aquesta de la manera més estreta possible. A instància d'una de les parts, es pot fer un intercanvi preliminar de punts de vista en el si del Comitè Mixt.

5. Quan una de les parts hagi adoptat una nova norma legislativa o modificat la seva legislació vigent en l'àmbit del transport aeri o en una matèria connexa esmentada a l'annex VI, ho ha de notificar a l'altra part en el termini de trenta dies des de la data d'adopció. A petició de qualsevol de les parts, el Comitè Mixt ha de dur a terme, en els seixanta dies posteriors, un intercanvi de punts de vista sobre les implicacions de la nova norma o modificació legislativa per a l'aplicació adequada d'aquest Acord.

6. El Comitè Mixt:

a) ha de prendre la decisió de modificar l'annex VI d'aquest Acord per incloure-hi, si és necessari de forma recíproca, la nova norma o modificació legislativa;

b) ha d'adoptar una decisió en el sentit que la nova norma o modificació legislativa està d'acord amb aquest Acord; o

c) ha de decidir qualsevol altres mesures, que s'han d'adoptar en un termini prudencial, per assegurar l'aplicació correcta d'aquest Acord.

ARTICLE 28

Denúncia

1. Aquest Acord es pren per un temps il·limitat.

2. Qualsevol de les parts pot notificar en tot moment per canal diplomàtic a l'altra part la seva intenció de posar terme a l'Acord. La notificació s'ha d'enviar, simultàniament, a l'Organització d'Aviació Civil Internacional. Aquest Acord queda sense efecte al cap de dotze mesos d'haver-se rebut la notificació de terminació de l'altra part, llevat que aquesta notificació sigui retirada abans de l'expiració del termini esmentat.

3. Aquest Acord deixa d'estar vigent o queda suspès si l'Acord d'associació deixa d'estar vigent o queda suspès, segons escaigui.

ARTICLE 29

Registre a l'Organització d'Aviació Civil Internacional i la Secretaria General de les Nacions Unides

Aquest Acord i les seves modificacions han de ser registrats a l'Organització d'Aviació Civil Internacional i la Secretaria General de les Nacions Unides.

ARTICLE 30

Entrada en vigor

1. Aquest Acord s'aplica provisionalment, de conformitat amb el dret intern de les parts, des de la data de la seva signatura.

2. Aquest Acord entra en vigor un mes després de la data de l'última nota del bescanvi de notes diplomà-

tiques entre les parts que confirmi la finalització de tots els procediments necessaris a l'efecte. Als efectes del bescanvi de notes, el Regne del Marroc ha de lliurar a la Secretaria General del Consell de la Unió Europea la seva nota diplomàtica a la Comunitat Europea i els seus estats membres, i la Secretaria General del Consell de la Unió Europea ha de lliurar al Regne del Marroc la nota diplomàtica de la Comunitat Europea i els seus estats membres. La nota diplomàtica de la Comunitat Europea i els seus estats membres ha de contenir les comunicacions per les quals cadascun d'aquests confirmi que han finalitzat els seus respectius procediments necessaris als efectes de l'entrada en vigor d'aquest Acord.

Per donar fe de tot això, els sotasignats, degudament autoritzats, han signat aquest Acord.

Fet a Brussel·les, el 12 de desembre de 2006, en dos exemplars, en llengües alemanya, txeca, danesa, eslovaca, eslovena, espanyola, estoniana, finesa, francesa, grega, hongaresa, anglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polonesa, portuguesa, sueca i àrab, i cadascun d'aquests textos és igualment autèntic.

Aquest Acord s'aplica provisionalment per a Espanya des del 29 de juny de 2007, data d'aprovació pel Consell de Ministres de la seva signatura «ad referendum», i de conformitat amb el que estableix l'article 30 de l'Acord.

Es fa públic per a coneixement general.

Madrid, 21 d'agost de 2007.—El secretari general tècnic del Ministeri d'Afers Exteriors, Francisco Fernández Fábregas.

19459 *ESMENES a l'annex VI del Conveni de Rotterdam per a l'aplicació del procediment de consentiment fonamentat previ aplicable a determinats plaguicides i productes químics perillosos objecte de comerç internacional, fet a Rotterdam el 10 de setembre de 1998 (publicat en el «Butlletí Oficial de l'Estat» núm. 73, de 25.3.2004), adoptades a Ginebra el 24 de setembre de 2004. («BOE» 271, de 12-11-2007.)*

ANNEX VI DEL CONVENI DE ROTTERDAM

(Decisió RC-1/11 de la Conferència de les Parts)

SOLUCIÓ DE CONTROVÈRSIES

A. Reglament sobre arbitratge

Als efectes de l'apartat a) del paràgraf 2 de l'article 20 del Conveni de Rotterdam sobre el procediment de consentiment fonamentat previ aplicable a determinats plaguicides i productes químics perillosos objecte de comerç internacional, el procés d'arbitratge és el següent:

Article 1.

1. Qualsevol part pot recórrer a l'arbitratge, de conformitat amb el que disposa l'article 20 del Conveni mitjançant una notificació escrita a l'altra part en la controvèrsia. La notificació ha d'anar acompanyada d'una exposició de la demanda, juntament amb qualssevol documents justificatius, s'hi ha de definir la qüestió que ha de ser objecte d'arbitratge i s'ha de fer referència específica als articles del Conveni la interpretació o l'aplicació del qual es tracti.

2. La part demandant ha de notificar a la Secretaria que les parts sotmeten la controvèrsia a arbitratge, de conformitat amb el que disposa l'article 20. La notificació escrita de la part demandant ha d'anar acompanyada de l'exposició de la demanda i els documents justificatius a què fa referència el paràgraf 1 supra. La Secretaria ha de trametre la informació així rebuda a totes les parts.

Article 2.

1. Per a les controvèrsies entre dues parts, s'ha d'establir un Tribunal Arbitral. El Tribunal Arbitral ha d'estar integrat per tres membres.

2. Cadascuna de les parts en la controvèrsia ha de nomenar un àrbitre, i els dos àrbitres així nomenats han de designar de comú acord el tercer àrbitre, qui ha d'assumir la Presidència del Tribunal. El president del Tribunal no ha de ser nacional de cap de les parts en la controvèrsia, ni tenir residència habitual en el territori de cap d'aquestes parts, ni estar al servei en cap d'aquestes parts, ni haver-se ocupat de l'assumpte en cap altre concepte.

3. Per a les controvèrsies entre més de dues parts, les que comparteixin un mateix interès han de nomenar un àrbitre de comú acord.

4. Tota vacant que es produeixi s'ha de cobrir en la forma prescrita per al nomenament inicial.

5. Si les parts no arriben a un acord sobre l'objecte de la controvèrsia abans del nomenament del president del Tribunal Arbitral, el Tribunal Arbitral ha de determinar l'objecte de la controvèrsia.

Article 3.

1. Si una de les parts en la controvèrsia no nomena un àrbitre en un termini de dos mesos, comptats a partir de la data de la recepció de la notificació d'arbitratge per la part demandada, l'altra part en pot informar el secretari general de les Nacions Unides, qui ha de procedir a la designació en un nou termini de dos mesos.

2. Si el president del Tribunal Arbitral no ha estat designat dins dels dos mesos següents al nomenament del segon àrbitre, el secretari general de les Nacions Unides, a instància d'una part, ha de designar el president en un nou termini de dos mesos.

Article 4.

El Tribunal Arbitral ha d'emetre les seves decisions, de conformitat amb les disposicions del Conveni i del dret internacional.

Article 5.

El Tribunal Arbitral ha d'adoptar el seu propi reglament, llevat que les parts en la controvèrsia decideixin una altra cosa.

Article 6.

El Tribunal Arbitral, a sol·licitud d'una de les parts, pot recomanar mesures de protecció bàsiques provisionals.

Article 7.

Les parts en la controvèrsia han de facilitar el treball del Tribunal Arbitral i, en particular, fent servir tots els mitjans de què disposen, han de:

a) Proporcionar-li tots els documents, informació i serveis pertinents; i

b) Permetre-li, quan sigui necessari, que convoqui testimonis o experts per escoltar les seves declaracions.