COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 8.4.2021
COM(2021) 161 final

ANNEX

ANEXO

de la

Propuesta de Decisión del Consejo

relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo sobre una Zona Común de Aviación entre la República de Armenia, por una parte, y la Unión Europea y sus Estados miembros, por otra

ACUERDO SOBRE UNA ZONA COMÚN DE AVIACIÓN ENTRE LA REPÚBLICA DE ARMENIA, POR UNA PARTE, Y LA UNIÓN EUROPEA Y SUS ESTADOS MIEMBROS, POR OTRA

ÍNDICE

ARTÍCULO 1: Objeto
ARTÍCULO 2: Definiciones

TÍTULO I: DISPOSICIONES ECONÓMICAS

ARTÍCULO 3: Concesión de derechos
ARTÍCULO 4: Autorización de explotación
ARTÍCULO 5: Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones
ARTÍCULO 6: Inversiones en compañías aéreas
ARTÍCULO 7: Observancia de la normativa aplicable
ARTÍCULO 8: Competencia leal
ARTÍCULO 9: Oportunidades comerciales
ARTÍCULO 10: Derechos de aduana y fiscalidad
ARTÍCULO 11: Tasas de usuario
ARTÍCULO 12: Tarifas y fletes aéreos
ARTÍCULO 13: Estadísticas

TÍTULO II: COOPERACIÓN REGULADORA

ARTÍCULO 14: Seguridad aérea
ARTÍCULO 15: Protección aérea
ARTÍCULO 16: Gestión del tráfico aéreo
ARTÍCULO 17: Medio ambiente
ARTÍCULO 18: Responsabilidad de las compañías aéreas
ARTÍCULO 19: Protección de los consumidores
ARTÍCULO 20: Sistemas informatizados de reserva
ARTÍCULO 21: Aspectos sociales

TÍTULO III: DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

ARTÍCULO 22: Interpretación y garantía del cumplimiento
ARTÍCULO 23: Comité Mixto
ARTÍCULO 24: Solución de controversias y arbitraje

ARTÍCULO 25: Medidas de salvaguardia
ARTÍCULO 26: Relación con otros acuerdos
ARTÍCULO 27: Modificaciones
ARTÍCULO 28: Denuncia
ARTÍCULO 29: Registro del Acuerdo
ARTÍCULO 30: Entrada en vigor y aplicación provisional

ANEXO I: Disposiciones transitorias
ANEXO II: Normas aplicables a la aviación civil

LA REPÚBLICA DE ARMENIA (en lo sucesivo, «Armenia»),

por una parte,

y

EL REINO DE BÉLGICA,

LA REPÚBLICA DE BULGARIA,

LA REPÚBLICA CHECA,

EL REINO DE DINAMARCA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA DE ESTONIA,

IRLANDA,

LA REPÚBLICA HELÉNICA,

EL REINO DE ESPAÑA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

LA REPÚBLICA DE CROACIA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

LA REPÚBLICA DE CHIPRE,

LA REPÚBLICA DE LETONIA,

LA REPÚBLICA DE LITUANIA,

EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,

HUNGRÍA,

LA REPÚBLICA DE MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

RUMANÍA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

EL REINO DE SUECIA,

en calidad de Partes en el Tratado de la Unión Europea y en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, denominados conjuntamente «Tratados de la UE»), y de Estados miembros de la Unión Europea (en lo sucesivo, denominados colectivamente «Estados miembros de la UE» o individualmente «Estado miembro de la UE»),

y la UNIÓN EUROPEA,

por otra;

Armenia y los Estados miembros de la UE, en calidad de Partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, junto con la Unión

Europea;

TOMANDO NOTA del Acuerdo de Colaboración y de Cooperación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Armenia, por otra, hecho en Luxemburgo el 22 de abril de 1996;

DESEOSOS de crear una zona común de aviación (ZCA) basada en el objetivo de abrir el acceso a los mercados de las Partes, en unas condiciones de competencia equitativas, sin discriminación y observando las mismas normas, en particular en materia de seguridad, protección, gestión del tráfico aéreo, competencia, aspectos sociales y medio ambiente;

DESEOSOS de mejorar los servicios aéreos y promover un sistema internacional de aviación basado en la no discriminación y en la competencia abierta y leal entre las compañías aéreas del mercado;

DESEOSOS de promover sus intereses en relación con el transporte aéreo;

RECONOCIENDO la importancia de una conectividad eficiente del transporte aéreo para fomentar el comercio, el turismo, la inversión y el desarrollo social y económico;

CONVINIENDO en que las normas de la ZCA deben basarse en la correspondiente legislación en vigor en la Unión Europea, según se establece en el anexo II del presente Acuerdo;

RECONOCIENDO que el pleno cumplimiento de las normas de la ZCA permite a las Partes aprovechar todas sus ventajas, en particular la apertura del acceso a los mercados y la maximización de los beneficios para los consumidores, la industria y los trabajadores de ambas Partes;

RECONOCIENDO que la creación de la ZCA y la aplicación de sus normas no pueden lograrse sin la adopción, en su caso, de disposiciones transitorias;

RECONOCIENDO la importancia de una asistencia adecuada a este respecto;

DESEOSOS de garantizar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo, y afirmando su profunda preocupación ante los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de personas y bienes, afectan negativamente a la explotación de las aeronaves y minan la confianza de los viajeros en la seguridad de la aviación civil;

DECIDIDOS a maximizar los beneficios que se pueden obtener de la cooperación reguladora y la armonización de su respectiva normativa aplicable a la aviación civil;

RECONOCIENDO los importantes beneficios que pueden derivarse de unos servicios aéreos competitivos y unos sectores del transporte aéreo viables;

DESEOSOS de fomentar una competencia libre, leal y sin falsear, y reconociendo que las subvenciones pueden afectar negativamente a la competencia y poner en peligro los objetivos básicos del presente Acuerdo, y que si no existen unas condiciones de competencia equitativas para las compañías aéreas, con una competencia libre, leal y sin falsear, es posible que los beneficios potenciales no se materialicen;

PROPONIÉNDOSE utilizar como base el marco de los acuerdos y mecanismos en vigor entre las Partes con el objetivo de abrir el acceso a los mercados y maximizar los beneficios para los consumidores, los expedidores, las compañías aéreas, los aeropuertos y sus empleados, las comunidades y otras partes que se benefician de forma indirecta;

AFIRMANDO la importancia de proteger el medio ambiente al desarrollar y aplicar la política internacional de aviación;

AFIRMANDO la necesidad de actuar urgentemente para hacer frente al cambio climático y de que haya una cooperación constante para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación, en consonancia con los acuerdos multilaterales relativos a este asunto, y en especial los instrumentos correspondientes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Acuerdo de París, de 12 de diciembre de 2015, en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático;

AFIRMANDO la importancia de la protección del consumidor, incluidas las medidas previstas en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, así como la importancia de alcanzar un nivel adecuado de protección del consumidor en relación con los servicios aéreos, y reconociendo la necesidad de una cooperación mutua en este ámbito;

RECONOCIENDO que la existencia de más oportunidades comerciales no debe suponer el menoscabo de las normas laborales, o relacionadas con el ámbito laboral, de las Partes, y afirmando la importancia que revisten la dimensión social de la aviación internacional y la consideración de los efectos que la apertura del acceso a los mercados puede tener en los trabajadores, el empleo y las condiciones de trabajo;

SEÑALANDO la importancia de que el sector del transporte aéreo, con miras al desarrollo futuro de este tipo de transporte, pueda acceder con mayor facilidad al capital;

RECONOCIENDO los beneficios potenciales de prever la adhesión de terceros países al presente Acuerdo;

DESEOSOS de celebrar un acuerdo sobre transporte aéreo, complementario al Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1

Objeto

El presente Acuerdo tiene por objeto la creación de una zona común de aviación entre las Partes basada en la apertura progresiva del mercado, la liberalización de la propiedad y el control de las compañías aéreas, unas condiciones de competencia justas y equitativas, la no discriminación y unas normas comunes, en particular en materia de seguridad, protección, gestión del tráfico aéreo, aspectos sociales y medio ambiente. A tal fin, el presente Acuerdo establece las normas que son aplicables entre las Partes en las condiciones que se definen a continuación. Estas normas comprenden las disposiciones de la legislación especificada en el anexo II.

ARTÍCULO 2

Definiciones

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

1. «Acuerdo», el presente Acuerdo, sus anexos y apéndices, y toda modificación de estos;

2. «transporte aéreo», el transporte, a bordo de aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido al público a cambio de una remuneración o por arrendamiento, incluidos los servicios regulares y no regulares;

3. «resolución sobre la nacionalidad», la constatación de que una compañía aérea que se propone explotar servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo cumple los requisitos de su artículo 4 en lo referente a la propiedad, el control efectivo y el centro de actividad principal;

4. «resolución sobre la aptitud», la constatación de que la compañía aérea que se propone explotar servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo tiene una capacidad financiera satisfactoria y unas competencias de gestión adecuadas para explotar tales servicios y está dispuesta a cumplir la normativa y los requisitos que rigen su explotación;

5. «autoridades competentes», las agencias oficiales o entidades estatales responsables de las funciones administrativas con arreglo al presente Acuerdo;

6. «Convenio», el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluidos:

a) toda enmienda que haya entrado en vigor con arreglo al artículo 94, letra a), del Convenio y haya sido ratificada tanto por Armenia como por el Estado miembro de la UE de que se trate o los Estados miembros de la UE, según corresponda en cada caso; y

b) todo anexo o enmienda de un anexo aprobado de conformidad con el artículo 90 del Convenio, siempre que hayan entrado en vigor tanto en Armenia como en el Estado miembro de la UE de que se trate o en los Estados miembros de la UE, según corresponda en cada caso;

7. «coste íntegro», el coste de un servicio prestado, más una tasa razonable por gastos administrativos;

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

9. «Partes», Armenia, por una parte, y la Unión Europea y sus Estados miembros, por otra;

10. «centro de actividad principal», el domicilio social o sede principal de una compañía aérea en el territorio de la Parte en que se ejercen las principales funciones financieras y el control operacional de la compañía aérea, incluida la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad;

11. «escala para fines no comerciales», el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

12. «tarifas aéreas», los precios que se deben pagar a las compañías aéreas o a sus agentes u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos (incluido cualquier otro modo de transporte relacionado con los servicios aéreos), y las condiciones de aplicación de dichos precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

13. «fletes aéreos», los precios que se deben pagar por el transporte de carga en los servicios aéreos (incluido cualquier otro modo de transporte relacionado con los servicios aéreos), y las condiciones de aplicación de dichos precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

14. «territorio», por lo que respecta a Armenia, el territorio de la República de Armenia y, en el caso de la Unión Europea y sus Estados miembros, el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial de los Estados miembros a los que se aplican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en las condiciones establecidas en dichos Tratados, así como el espacio aéreo por encima de ellos.

15. «tasa de usuario», la tasa aplicada a las compañías aéreas por la provisión de servicios o instalaciones aeroportuarios, medioambientales, de navegación aérea o de protección de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones conexos;

16. «autoasistencia en tierra», la situación en la que un usuario de un aeropuerto se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra, sin celebrar con un tercero contrato alguno, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios; a efectos de la presente definición, los usuarios de los aeropuertos no se considerarán como terceros entre sí cuando:

a) uno tenga una participación mayoritaria en el otro; o

b) una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada uno de ellos;

17. «derecho de quinta libertad», el derecho o privilegio concedido por un Estado («Estado otorgante») a las compañías aéreas de otro Estado («Estado receptor») para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional entre el territorio del Estado otorgante y el territorio de un tercer Estado, a condición de que estos servicios tengan su origen o destino en el territorio del Estado receptor;

18. «tercer país», toda parte ajena al presente Acuerdo.

TÍTULO I

DISPOSICIONES ECONÓMICAS

ARTÍCULO 3

Concesión de derechos

1. Los derechos que se establecen en el presente artículo están sujetos a las disposiciones transitorias del anexo I del presente Acuerdo.

Derechos de tráfico y programación de rutas

2. Cada Parte concederá a las compañías aéreas de la otra Parte, sin discriminación alguna, los siguientes derechos para el ejercicio de actividades de transporte aéreo internacional:

a) el derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;

b) el derecho a hacer escala en su territorio con fines no comerciales;

c) el derecho a efectuar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, mixto y exclusivamente de carga entre puntos[1] situados en las rutas siguientes:

i) por lo que respecta a las compañías aéreas de la Unión Europea:

puntos en la Unión Europea; puntos intermedios en los territorios de los socios incluidos en la política europea de vecindad[2], las Partes en el Acuerdo Multilateral por el que se establece una Zona Europea Común de Aviación[3] o los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio[4]; puntos en Armenia; puntos posteriores;

ii) por lo que respecta a las compañías aéreas de Armenia:

puntos en Armenia; puntos intermedios en los territorios de los socios incluidos en la política europea de vecindad, las Partes en el Acuerdo Multilateral por el que se establece una Zona Europea Común de Aviación o los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio; puntos en la Unión Europea;

d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

Flexibilidad de explotación

3. Las compañías aéreas de cada Parte podrán, en todos sus vuelos o en cualquiera de ellos, y a su discreción, en las rutas que se especifican en el apartado 2:

a) explotar vuelos en una sola dirección o en ambas;

b) combinar distintos números de vuelo en una operación de una aeronave;

c) prestar servicio a puntos intermedios y posteriores, así como a puntos situados en los

[1] En el presente artículo, por «puntos» se entiende los aeropuertos reconocidos internacionalmente.
[2] Véanse: Conclusiones del Consejo de 16 de junio de 2003, leídas en relación con la Comunicación de la Comisión sobre la política europea de vecindad, de 12 de mayo de 2004, refrendada por el Consejo en sus Conclusiones de 14 de junio de 2004.
[3] Publicado en DO L 285 de 16.10.2006.
[4] La República de Islandia, el Reino de Noruega, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein.

territorios de las Partes, en cualquier combinación y orden, según lo dispuesto en el apartado 2;

d) abstenerse de realizar escalas en cualquier punto o puntos;

e) transferir tráfico entre cualquiera de sus aeronaves en cualquier punto (cambio de capacidad operacional);

f) efectuar escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;

g) llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte;

h) combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico; y

i) prestar servicio a más de un punto en un mismo servicio (coterminación).

La flexibilidad de explotación prevista en el presente apartado podrá ejercerse sin ninguna limitación en cuanto a la dirección o de tipo geográfico y sin que suponga la pérdida de ninguno de los derechos de tráfico establecidos en el presente Acuerdo, siempre y cuando:

i) los servicios de las compañías aéreas de Armenia presten servicio a un punto en Armenia;

ii) los servicios de las compañías aéreas de la Unión Europea presten servicio a un punto en la Unión Europea.

4. Ambas Partes permitirán que cada compañía aérea determine la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que desee ofrecer sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. En consonancia con este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la periodicidad de los servicios, el encaminamiento, el origen o el destino del tráfico, ni el tipo o tipos de aeronaves utilizadas por las compañías aéreas de la otra Parte, salvo por motivos aduaneros, técnicos, de explotación, de seguridad de la gestión del tráfico aéreo o de protección ambiental o sanitaria, o salvo que se disponga otra cosa en el presente Acuerdo.

5. Las compañías aéreas de ambas Partes podrán prestar servicio, incluso en el marco de acuerdos de código compartido, a cualquier punto situado en un tercer país no incluido en las rutas especificadas, a condición de que no ejerzan derechos de quinta libertad.

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

a) por lo que respecta a Armenia, el derecho a admitir a bordo, en cualquier Estado miembro de la UE, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en ese mismo Estado miembro de la UE a cambio de una contraprestación;

b) por lo que respecta a la Unión Europea, el derecho a admitir a bordo, en Armenia, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el mismo país a cambio de una contraprestación.

7. Ambas Partes, en el ejercicio de sus respectivos derechos y obligaciones en virtud del presente Acuerdo, evitarán toda forma de discriminación entre las compañías aéreas de la otra Parte, en particular por razón de la nacionalidad.

8. No obstante las demás disposiciones del presente Acuerdo, cualquiera de las Partes podrá denegar la explotación de servicios de transporte aéreo internacional hacia el territorio, desde el territorio o a través del territorio de un tercer país con el que no mantenga relaciones diplomáticas.

ARTÍCULO 4

Autorización de explotación

1. Cuando una Parte reciba una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea de la otra Parte, concederá las autorizaciones de explotación y los permisos técnicos correspondientes con la mínima demora administrativa, a condición de que:

a) por lo que respecta a las compañías aéreas de Armenia:

i) la compañía aérea tenga su centro de actividad principal en Armenia y esté en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de Armenia; y

ii) Armenia, como responsable de la expedición del certificado de operador aéreo, ejerza y mantenga un control normativo eficaz de la compañía aérea, y la autoridad competente esté claramente identificada; y

iii) salvo que se determine otra cosa de acuerdo con el artículo 6 del presente Acuerdo, la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o esté bajo el control efectivo de Armenia, de nacionales de Armenia o de ambos;

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

i) la compañía aérea tenga su centro de actividad principal en el territorio de la Unión Europea y esté en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; y

ii) el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del certificado de operador aéreo ejerza y mantenga un control normativo eficaz de la compañía aérea, y la autoridad competente esté claramente identificada; y

iii) salvo que se determine otra cosa de acuerdo con el artículo 6 del presente Acuerdo, la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o esté bajo el control efectivo de uno o más Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio, de nacionales de dichos Estados o de ambos;

c) se cumplan las disposiciones de los artículos 14 y 15 del presente Acuerdo; y

d) la compañía aérea cumpla los requisitos prescritos por la normativa que la Parte responsable de examinar la solicitud aplique normalmente a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional.

2. Las Partes, cuando concedan las autorizaciones de explotación y los permisos técnicos, brindarán un trato no discriminatorio a todas las compañías aéreas de la otra Parte.

3. Cuando una Parte reciba una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea de la otra Parte, reconocerá toda resolución dictada por esa otra Parte sobre la aptitud o la nacionalidad de la compañía aérea en cuestión de igual manera que si la resolución hubiera sido dictada por sus propias autoridades competentes y sin llevar a cabo más indagaciones al respecto, salvo por lo dispuesto en las letras a) y b) del presente apartado.

a) Si, tras recibir una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea o tras la concesión de tal autorización, las autoridades competentes de la Parte receptora, pese a la resolución de la otra Parte, tienen motivos concretos para creer que no se cumple alguna de las condiciones prescritas en el apartado 1 del presente Acuerdo para la concesión de las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos apropiados, dicha Parte receptora se lo comunicará inmediatamente a la otra Parte justificando debidamente sus dudas. En ese caso, cualquiera de las Partes podrá solicitar la celebración de consultas, en las que podrán intervenir los representantes de las autoridades competentes de las Partes, o información adicional en relación con sus dudas, y la solicitud de consultas se atenderá lo antes posible. Si las dudas persisten, cualquiera de las Partes podrá someter el asunto al Comité Mixto.

b) El presente apartado no se aplicará al reconocimiento de las resoluciones sobre certificados o licencias de seguridad, medidas de protección o cobertura de seguros.

ARTÍCULO 5

Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones de explotación

1. Cualquiera de las Partes podrá denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos, o, de cualquier otra manera, denegar, suspender, limitar o imponer condiciones a las actividades de una compañía aérea de la otra Parte, en los siguientes casos:

a) por lo que respecta a las compañías aéreas de Armenia:

i) si la compañía aérea no tiene su centro de actividad principal en Armenia o no está en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de Armenia; o

ii) si Armenia, como responsable de la expedición del certificado de operador aéreo, no ejerce o no mantiene un control normativo eficaz de la compañía aérea, o la autoridad competente no está claramente identificada; o

iii) salvo que se determine otra cosa de acuerdo con el artículo 6 del presente Acuerdo, si la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no está bajo el control efectivo de Armenia, de nacionales de Armenia o de ambos;

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

i) si la compañía aérea no tiene su centro de actividad principal en el territorio de la Unión Europea o no está en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; o

ii) si el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce o no mantiene un control normativo eficaz de la compañía aérea, o la autoridad competente no está claramente identificada; o

iii) salvo que se determine otra cosa de acuerdo con el artículo 6 del presente Acuerdo, la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no está bajo el control efectivo de uno o más Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación

Europea de Libre Comercio, de nacionales de dichos Estados o de ambos;

c) si no se cumplen las disposiciones de los artículos 8, 14 y 15 del presente Acuerdo; o

d) si la compañía aérea no cumple la normativa mencionada en el artículo 7 del presente Acuerdo o la normativa que la Parte responsable de examinar la solicitud aplique normalmente a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional.

2. A menos que sea imprescindible adoptar medidas de manera inmediata para evitar que persista el incumplimiento del apartado 1, letras c) o d), del presente artículo, los derechos establecidos en él solo se ejercerán una vez se haya consultado a la otra Parte.

3. El presente artículo no restringe el derecho de cualquiera de las Partes a denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o el permiso técnico de una o varias compañías aéreas de la otra Parte de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 o el artículo 15 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 6

Inversiones en compañías aéreas

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 4 y 5 del presente Acuerdo, y una vez que el Comité Mixto, de conformidad con el artículo 23, apartado 8, haya confirmado que, con arreglo a su respectivo Derecho interno, cualquiera de las Partes o sus nacionales pueden adquirir la propiedad por participación mayoritaria o el control efectivo de una compañía aérea de la otra Parte, las Partes podrán autorizar la adquisición de la propiedad por participación mayoritaria o el control efectivo de una compañía aérea de Armenia por Estados miembros de la UE o sus nacionales, o de una compañía aérea de la Unión Europea por Armenia o sus nacionales, de conformidad con el apartado 2 del presente artículo.

2. En relación con el apartado 1 del presente artículo, las inversiones específicas de las Partes o sus nacionales en compañías aéreas se autorizarán caso por caso, previa decisión del Comité Mixto de conformidad con el artículo 23, apartado 2, del presente Acuerdo.

Esta decisión determinará las condiciones asociadas a la explotación de los servicios acordados en virtud del presente Acuerdo y a los servicios entre terceros países y las Partes. No se aplicará a dicha decisión lo dispuesto en el artículo 23, apartado 11, del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 7

Observancia de la normativa aplicable

1. Al entrar en el territorio o salir del territorio de una Parte, o mientras permanezcan en él, las compañías aéreas de la otra Parte estarán sujetas a la normativa vigente en dicho territorio en materia de entrada, permanencia y salida de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional.

2. Al entrar en el territorio o salir del territorio de una Parte, o mientras permanezcan en él, los pasajeros, la tripulación, el equipaje, la carga o el correo de las compañías aéreas de la otra Parte, o quienquiera que actúe en su nombre, estarán sujetos a la normativa vigente en dicho territorio en materia de entrada, permanencia y salida (en particular, la reglamentación sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o, en el caso del correo, la normativa postal).

3. Ambas Partes, en sus respectivos territorios, autorizarán a las compañías aéreas de la otra Parte a adoptar medidas para garantizar que solo se transporta a personas en posesión de los documentos de viaje exigidos para la entrada en su territorio o el tránsito por él.

ARTÍCULO 8

Competencia leal

1. Las Partes reconocen que comparten el objetivo de crear un entorno justo y competitivo y ofrecer a las empresas de ambas Partes que intervengan en la prestación de servicios de transporte aéreo las mismas oportunidades para competir por la explotación de los servicios acordados en las rutas especificadas. Por consiguiente, las Partes adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el pleno cumplimiento de este objetivo.

2. Las Partes aseveran que es importante que haya una competencia abierta, leal y sin falsear para promover los objetivos del presente Acuerdo, y observan que la existencia de una legislación completa sobre competencia y de una autoridad de competencia independiente, así como la garantía del cumplimiento adecuado y efectivo de dicha legislación, son aspectos significativos de cara a la prestación eficiente de servicios de transporte aéreo. Las actividades de explotación de las compañías aéreas en el territorio de una Parte estarán sujetas a las normas sobre competencia de esa Parte que traten las cuestiones contempladas en el presente artículo, con sus sucesivas modificaciones. Las Partes comparten los objetivos de compatibilidad y convergencia de la legislación sobre competencia y su aplicación efectiva. Cooperarán, cuando y como corresponda, a fin de que la legislación sobre competencia se aplique de manera efectiva, en particular autorizando a sus respectivas empresas u otros nacionales a divulgar, de conformidad con las normas y la jurisprudencia correspondientes, la información necesaria a efectos de toda medida que las autoridades competentes de la otra Parte deban adoptar en virtud de la legislación sobre

competencia.

3. Las disposiciones del presente Acuerdo en modo alguno restringirán, pondrán en peligro o interferirán en la autoridad y las competencias de los órganos jurisdiccionales y las autoridades de competencia pertinentes de una u otra Parte (ni de la Comisión Europea), que seguirán teniendo competencia exclusiva sobre todo asunto relacionado con la garantía del cumplimiento de la legislación en materia de competencia. Por consiguiente, toda medida que adopten las Partes con arreglo al presente artículo se entenderá sin perjuicio de las medidas que puedan adoptar dichos órganos jurisdiccionales y autoridades.

4. Toda medida adoptada con arreglo al presente artículo será responsabilidad exclusiva de las Partes y se dirigirá exclusivamente a la otra Parte o a las empresas que presten servicios de transporte aéreo hacia o desde el territorio de las Partes. Tales medidas no estarán sujetas al procedimiento de resolución de litigios previsto en el artículo 24 del presente Acuerdo.

5. Ambas Partes eliminarán todas las formas de discriminación o prácticas desleales susceptibles de afectar negativamente a la posibilidad, para las empresas de la otra Parte que intervengan en la prestación de servicios de transporte aéreo, de competir en igualdad de condiciones por la prestación de tales servicios.

6. Ninguna de las Partes concederá ni autorizará subvenciones o ayudas públicas a una empresa susceptibles de afectar significativa y negativamente a la posibilidad, para las empresas de la otra Parte, de competir en igualdad de condiciones por la prestación de servicios de transporte aéreo. Dichas subvenciones y ayudas públicas podrán consistir, entre otras prácticas, en las siguientes: subvenciones cruzadas, compensación de las pérdidas de explotación, aportaciones en capital, subvenciones, garantías, préstamos o seguros en condiciones privilegiadas, protección frente a la quiebra, renuncia a la recuperación de los importes adeudados, renuncia a una remuneración normal de los fondos públicos invertidos, desgravaciones o exenciones fiscales, compensación de las cargas impuestas por los poderes públicos o acceso, con carácter discriminatorio o sin fines comerciales, a las instalaciones y los servicios de navegación aérea o aeroportuarios, el combustible, los servicios de tierra, la protección, los sistemas informatizados de reserva, la asignación de franjas horarias u otras instalaciones y servicios conexos necesarios para la explotación de servicios aéreos.

7. En caso de que las Partes concedan subvenciones o ayudas públicas a empresas, deberán garantizar la transparencia de estas medidas empleando los medios adecuados, como la exigencia de que las empresas identifiquen las subvenciones o ayudas en sus cuentas de forma clara y por separado.

8. Cada Parte proporcionará a la otra Parte, previa petición de esta y dentro de un plazo razonable, los informes financieros relativos a las entidades dentro de su ámbito de competencia territorial, así como cualquier otra información que la otra Parte pueda razonablemente solicitar para asegurarse de que se cumplen las disposiciones del presente artículo. Lo anterior podrá incluir la información pormenorizada sobre las subvenciones o ayudas. La comunicación de la información mencionada podrá estar sujeta a su tratamiento confidencial por la Parte que solicite el acceso.

9. Sin perjuicio de las medidas que pueda adoptar el órgano jurisdiccional o la autoridad de competencia que corresponda para hacer cumplir las normas que se recogen en los apartados 5 y 6 del presente artículo,

a) si cualquiera de las Partes considera que una empresa es víctima de discriminación o de prácticas desleales en el sentido de los apartados 5 o 6 del presente artículo y que es posible demostrarlo, podrá transmitir sus observaciones por escrito a la otra Parte; asimismo, una Parte, tras haber informado a la otra Parte, podrá dirigirse a las entidades públicas responsables en el territorio de esa otra Parte, en particular a nivel central, regional, provincial o local, para tratar los asuntos relacionados con el presente artículo; además, cualquiera de las Partes podrá solicitar la celebración de consultas a este respecto con la otra Parte a fin de resolver el problema; estas consultas se iniciarán en el plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud; entretanto, las Partes se intercambiarán la información suficiente para poder llevar a cabo un examen completo del problema puesto de manifiesto por una de las Partes;

b) si las Partes no logran resolver el asunto mediante consultas en el plazo de treinta (30) días desde el inicio de las consultas, o si las consultas no se inician en el plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud relativa a la supuesta violación de los apartados 5 o 6 del presente artículo, la Parte que haya solicitado la celebración de consultas podrá suspender el ejercicio de los derechos otorgados por el presente Acuerdo a las empresas afectadas de la otra Parte denegando, revocando o suspendiendo la autorización de explotación/el permiso, o imponer, para el ejercicio de tales derechos, las condiciones que estime necesarias, o imponer derechos o adoptar cualquier otra medida; toda medida que se adopte con arreglo al presente apartado será apropiada y proporcionada y se limitará, en cuanto al alcance y la duración, a lo estrictamente necesario.

10. Ambas Partes aplicarán de manera efectiva las normas en materia de defensa de la competencia de conformidad con el apartado 2 del presente artículo y prohibirán a las empresas lo siguiente:

a) en colaboración con cualquier otra empresa, celebrar acuerdos, adoptar decisiones o participar en prácticas concertadas que puedan afectar a los servicios de transporte aéreo hacia o desde la Parte de que se trate y cuyo objeto o efecto sea impedir, restringir o falsear la competencia; esta prohibición podrá declararse inaplicable si tales acuerdos, decisiones o prácticas contribuyen a mejorar la producción o distribución de servicios o a fomentar los progresos técnicos o económicos, al mismo tiempo que se reserva a los consumidores una parte equitativa del beneficio resultante, y, por una parte, a) no imponen a las empresas afectadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos, y, por otra, b) no ofrecen a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los servicios en cuestión; y

b) abusar de una posición dominante de manera tal que pueda afectar a los servicios de transporte aéreo hacia o desde la Parte de que se trate.

11. Cada Parte confiará la garantía del cumplimiento de las normas de defensa de la competencia mencionadas en el apartado 10 del presente artículo exclusivamente a su autoridad u órgano jurisdiccional independiente que sea competente en este ámbito.

12. Sin perjuicio de las medidas que pueda adoptar el órgano jurisdiccional o la autoridad de competencia que corresponda para hacer cumplir las normas mencionadas en el apartado 10 del presente artículo, si cualquiera de las Partes considera que una empresa es víctima de una supuesta violación de dicho apartado y que es posible demostrarlo, podrá transmitir sus observaciones por escrito a la Parte. Asimismo, una Parte, tras haber informado a la otra Parte, podrá dirigirse a las entidades públicas responsables en el territorio de esa otra Parte, en particular a nivel central, regional, provincial o local, para tratar los asuntos relacionados con el presente artículo. Además, cualquiera de las Partes podrá solicitar la celebración de consultas a este respecto con la otra Parte a fin de resolver el problema. Estas consultas se iniciarán en el plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud. Entretanto, las Partes se intercambiarán la información suficiente para poder llevar a cabo un examen completo del problema puesto de manifiesto por una de las Partes.

13. Si las Partes no logran resolver el asunto mediante consultas en el plazo de treinta (30) días a partir del inicio de las consultas, o si las consultas no se inician en el plazo de (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud relativa a la supuesta violación del apartado 10 del presente artículo, y siempre y cuando la autoridad o el órgano jurisdiccional que corresponda en materia de competencia considere que se han violado las normas de defensa de la competencia, la Parte que haya solicitado las consultas podrá suspender el ejercicio de los derechos otorgados por el presente Acuerdo a las empresas afectadas de la otra Parte denegando, revocando o suspendiendo la autorización de explotación/el permiso, o imponer, para el ejercicio de tales derechos, las condiciones que estime necesarias, o imponer derechos o adoptar cualquier otra medida. Toda medida que se adopte con arreglo al presente apartado será apropiada y proporcionada y se limitará, en cuanto al alcance y la duración, a lo estrictamente necesario.

ARTÍCULO 9

Oportunidades comerciales

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte A, del presente Acuerdo.

2. Las Partes coinciden en que los obstáculos a la actividad empresarial a que se enfrentan los agentes comerciales podrían menoscabar los beneficios que se espera obtener con el presente Acuerdo. Así pues, ambas Partes iniciarán un proceso eficaz y recíproco de supresión de los obstáculos empresariales para sus agentes comerciales en aquellos casos en que tales obstáculos

puedan entorpecer las operaciones comerciales, falsear la competencia o afectar a la competencia en igualdad de condiciones.

3. No se exigirá a las compañías aéreas de ninguna de las dos Partes el mantenimiento de un patrocinador local.

4. El Comité Mixto creado con arreglo al artículo 23 del presente Acuerdo establecerá un proceso de cooperación en relación con las oportunidades empresariales y comerciales, supervisará los avances registrados en la eliminación efectiva de los obstáculos empresariales a que se enfrentan los agentes comerciales y evaluará periódicamente la evolución de la situación, teniendo en cuenta posibles cambios normativos. De conformidad con el artículo 23 del presente Acuerdo, cualquiera de las Partes podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para debatir toda cuestión relacionada con la aplicación del presente artículo.

5. Las compañías aéreas de ambas Partes tendrán derecho a establecer libremente en el territorio de la otra Parte las oficinas e instalaciones necesarias para la prestación de servicios de transporte aéreo y para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y otras actividades conexas, en particular el derecho a vender y emitir billetes o cartas de porte aéreo, tanto suyos como de otras compañías.

6. Las compañías aéreas de ambas Partes estarán autorizadas a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte, de conformidad con la normativa de esa otra Parte en materia de entrada, residencia y empleo, el personal de gestión, comercial, técnico, de explotación y de otras especialidades que resulte necesario para la prestación de los servicios de transporte aéreo. Ambas Partes facilitarán y acelerarán la concesión de permisos de trabajo, cuando sea necesario, para el personal empleado en las sucursales con arreglo al presente apartado, incluido el personal que desempeñe determinadas funciones temporales por un período no superior a noventa (90) días, de conformidad con la normativa vigente que sea de aplicación.

7. a) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra b) del presente apartado, las compañías aéreas gozarán de los siguientes derechos en materia de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte:

i) el derecho a realizar su propia asistencia en tierra (autoasistencia en tierra); o

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

b) Los derechos establecidos en la letra a), incisos i) y ii), del presente apartado estarán sujetos únicamente a limitaciones específicas en cuanto a la disponibilidad de espacio o capacidad debidas a la necesidad de garantizar la explotación segura del aeropuerto. Si tales

limitaciones restringen, impiden o excluyen la autoasistencia y no hay una competencia efectiva entre proveedores de servicios de asistencia en tierra, la Parte de que se trate garantizará que estos servicios se ofrecen a todas las compañías aéreas en condiciones equitativas y adecuadas. Los precios de los servicios se determinarán aplicando criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

8. Todo proveedor de servicios de asistencia en tierra, se trate o no de una compañía aérea, tendrá derecho, en el territorio de la otra Parte, a prestar estos servicios a compañías aéreas que operen en el mismo aeropuerto, siempre y cuando ello esté permitido y sea conforme con la normativa aplicable.

9. Cada Parte se asegurará de que su normativa, sus directrices y sus procedimientos para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de su territorio se aplican de forma independiente, transparente, eficaz, no discriminatoria y oportuna.

10. Las Partes podrán exigir la notificación de los planes de explotación, los programas o los horarios correspondientes a los servicios aéreos explotados en virtud del presente Acuerdo únicamente con fines informativos para comprobar que se respetan los derechos reconocidos por este. En caso de que una de las Partes solicite dicha notificación, reducirá al mínimo la carga administrativa ligada a los requisitos y procedimientos de notificación para los intermediarios de los servicios de transporte aéreo y las compañías aéreas de la otra Parte.

11. Toda compañía aérea de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo y servicios conexos en el territorio de la otra Parte, bien directamente, bien, a su discreción, a través de sus propios agentes de ventas, otros intermediarios nombrados por ella, internet o cualquier otro canal disponible. Toda compañía aérea tendrá derecho a vender dichos servicios de transporte aéreo y otros servicios conexos, y toda persona tendrá libertad para comprarlos, en la moneda del territorio de que se trate o en monedas de libre convertibilidad.

12. Las compañías aéreas de ambas Partes estarán autorizadas a pagar en moneda local los gastos locales que realicen en el territorio de la otra Parte, incluidos, entre otros gastos, la compra de combustible y el pago de tasas aeroportuarias. Si lo desean, podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda de libre convertibilidad al tipo de cambio de mercado.

13. Toda compañía aérea tendrá derecho, previa solicitud, a convertir en una moneda de libre convertibilidad y transferir, en cualquier momento y de cualquier manera, desde el territorio de la otra Parte al país de su elección, los ingresos locales obtenidos. La conversión y la transferencia se autorizarán sin demora, sin aplicar ningún régimen de tributación, al tipo de cambio de mercado aplicable a las operaciones corrientes y las transferencias en la fecha en que la compañía aérea presente la solicitud inicial de transferencia de fondos, y no estarán sujetas al pago de tasa alguna, excepto las que los bancos suelan cobrar por realizar este tipo de conversiones y transferencias.

14. En el marco de la explotación o la prestación de servicios en virtud del presente Acuerdo, las

compañías aéreas de ambas Partes podrán celebrar acuerdos de cooperación comercial, en materias tales como la reserva de capacidad o el código compartido, con:

a) cualquier compañía o compañías aéreas de las Partes;

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

c) cualquier proveedor de transporte de superficie (terrestre o marítimo) de cualquier país;

siempre y cuando i) la compañía que explota el servicio disponga de los derechos de tráfico adecuados, ii) las compañías que comercializan el servicio dispongan de los derechos de ruta necesarios, y iii) los acuerdos respondan a las exigencias de seguridad y competencia a las que estos acuerdos están generalmente sometidos.

15. En lo que respecta a los servicios de transporte de pasajeros cuya venta se efectúe en el marco de acuerdos de cooperación comercial, el comprador será informado en el punto de venta o, en todo caso, en el momento de la facturación, o antes del embarque cuando se trate de un vuelo de conexión para el que no se requiera facturación, de la identidad de los proveedores de transporte que prestarán las distintas partes del servicio.

16. En relación con el transporte de pasajeros, los proveedores de transporte de superficie no estarán sujetos a la normativa que regula el transporte aéreo por el solo hecho de que una compañía aérea ofrezca en su propio nombre dicho transporte de superficie.

17. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los prestadores indirectos de servicios de transporte de carga de las Partes utilizar sin restricciones, en el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para la carga con destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de las Partes o en terceros países, incluido el transporte con destino u origen en cualquier aeropuerto reconocido internacionalmente que disponga de instalaciones aduaneras, así como, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con la normativa de aplicación. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las compañías aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie o bien concertar acuerdos con otros proveedores de transporte de superficie, incluso si este transporte de superficie es explotado por otras compañías aéreas o por proveedores indirectos de servicios de transporte aéreo de carga. Los servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre y cuando ello no induzca a los expedidores a error en cuanto a las características del transporte.

18. Las compañías aéreas de ambas Partes podrán concertar acuerdos de franquicia o de utilización de la marca comercial con empresas, incluidas las compañías aéreas, de una u otra Parte o de terceros países, siempre y cuando las compañías aéreas estén debidamente habilitadas para ello

y reúnan las condiciones prescritas por la normativa que las Partes apliquen normalmente a este tipo de acuerdos, en particular por lo que respecta a la exigencia de divulgar la identidad de la compañía aérea que explota el servicio.

19. Las compañías aéreas de ambas Partes podrán concertar acuerdos para el suministro de aeronaves con tripulación o sin ella destinadas a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional con:

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

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

a condición de que todos los participantes en tales acuerdos estén debidamente habilitados para concertarlos y reúnan las condiciones prescritas por la normativa que las Partes apliquen normalmente a estos acuerdos. Ninguna de las Partes exigirá a la compañía aérea suministradora de una aeronave que disponga de derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo para las rutas en las que se utilizará dicha aeronave. Las Partes podrán exigir que los acuerdos sean aprobados por sus autoridades competentes. En caso de que una de las Partes exija tal aprobación, reducirá al mínimo la carga administrativa ligada al procedimiento de aprobación para las compañías aéreas.

ARTÍCULO 10

Derechos de aduana y fiscalidad

1. Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves empleadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas de la otra Parte, así como su equipo habitual, el combustible, los lubricantes, los suministros técnicos consumibles, el equipo de tierra, las piezas de repuesto (incluidos los motores), los suministros para la aeronave (incluidos, sin que esta enumeración sea exhaustiva, los alimentos, las bebidas y los licores, el tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por estos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados o utilizados exclusivamente en relación con la explotación o el mantenimiento de las aeronaves empleadas en el transporte aéreo internacional, estarán exentos, en condiciones de reciprocidad y siempre y cuando tales equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave, de toda restricción a la importación, impuesto sobre la propiedad y el capital, derecho de aduana, impuesto especial o gravamen o tasa similar que:

a) impongan las autoridades nacionales o locales o la Unión Europea; y

b) no se base en el coste del servicio prestado.

2. Los elementos que se indican a continuación también estarán exentos, en condiciones de reciprocidad, de los impuestos, derechos, gravámenes y tasas que se mencionan en el apartado 1 del

presente artículo, a excepción de las tasas basadas en el coste de los servicios prestados:

a) los suministros para aeronaves introducidos u obtenidos en el territorio de una Parte y embarcados, dentro de unos límites razonables, para ser usados durante el viaje de salida en una aeronave de una compañía aérea de la otra Parte empleada en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje en el que se sobrevuele el citado territorio;

b) el equipo de tierra y las piezas de recambio (incluidos los motores) introducidos en el territorio de una Parte para el mantenimiento, la revisión o la reparación de una aeronave de una compañía aérea de la otra Parte empleada en el transporte aéreo internacional;

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

d) el material impreso, de conformidad con la legislación sobre aduanas de cada Parte, introducido o entregado en el territorio de una Parte y embarcado para ser usado durante el viaje de salida en una aeronave de una compañía aérea de la otra Parte empleada en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje en el que se sobrevuele el citado territorio.

3. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá a las Partes aplicar, sobre una base no discriminatoria, tasas, impuestos, derechos, gravámenes o cargas sobre el combustible suministrado en su territorio para el uso en una aeronave de una compañía aérea que preste servicio entre dos puntos de su territorio.

4. El equipo de a bordo normal, así como los materiales, suministros y piezas de recambio que se mencionan en los apartados 1 y 2 del presente artículo, normalmente conservados a bordo de las aeronaves empleadas por una compañía aérea de una Parte, solo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte previa autorización de sus autoridades aduaneras. Además, podrá exigirse que estos artículos permanezcan bajo la supervisión o el control de dichas autoridades hasta que sean reexportados o cedidos de cualquier otro modo de conformidad con la normativa aduanera.

5. Las exenciones previstas en el presente artículo se aplicarán también cuando las compañías aéreas de una Parte hayan celebrado, con otra compañía aérea que disfrute de exenciones similares concedidas por la otra Parte, un contrato para el préstamo o la cesión, en el territorio de esta última, de los artículos a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

6. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá a una u otra Parte aplicar tasas,

impuestos, derechos, gravámenes o cargas a los bienes vendidos para fines distintos del consumo a bordo por los pasajeros en un segmento del servicio aéreo entre dos puntos situados en su territorio en que el embarque o el desembarque esté autorizado.

7. El equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de una Parte estarán exentos de impuestos, derechos de aduana, tasas y otros gravámenes similares que no se basen en el coste del servicio prestado.

8. Podrá exigirse que el equipo y los suministros mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo permanezcan bajo la vigilancia o el control de las autoridades competentes.

9. Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán al régimen del impuesto sobre el valor añadido (IVA).

10. El presente Acuerdo no afectará a las disposiciones de los convenios vigentes entre determinados Estados miembros de la UE y Armenia para evitar la doble imposición sobre la renta y el patrimonio.

ARTÍCULO 11

Tasas de usuario

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte A, del presente Acuerdo.

2. Cada Parte garantizará que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes en materia de tasas a las compañías aéreas de la otra Parte por el uso de servicios de navegación aérea y control del tráfico aéreo sean proporcionales a los costes y no establezcan discriminaciones indebidas. En cualquier caso, las condiciones para determinar las tasas de usuario que se apliquen a las compañías aéreas de la otra Parte nunca serán menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda disfrutar cualquier otra compañía aérea.

3. Cada Parte garantizará que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes en materia de tasas a las compañías aéreas de la otra Parte por el uso de servicios e instalaciones aeroportuarios y de protección de la aviación, así como otros servicios e instalaciones conexos, excepto las tasas impuestas por los servicios descritos en el artículo 9, apartado 7, del presente Acuerdo, no establecen discriminaciones indebidas o por razón de la nacionalidad y se reparten equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. Sin perjuicio

de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, dichas tasas reflejarán, pero no deberán exceder, el coste completo que representa para las autoridades u organismos competentes en materia de tasas el proporcionar las infraestructuras y servicios aeroportuarios y de protección de la aviación adecuados en el aeropuerto o los aeropuertos en que se aplique un sistema común de tasas. Las tasas podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras la amortización. Los servicios e infraestructuras por los que se cobren tasas de usuario se proveerán en condiciones de eficiencia y economía. En cualquier caso, las condiciones de dichas tasas de usuario que se apliquen a las compañías aéreas de la otra Parte nunca serán menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda disfrutar cualquier otra compañía aérea en el momento de aplicar tales tasas.

4. Cada Parte exigirá a las autoridades u organismos competentes en materia de tasas en su territorio y a las compañías aéreas usuarias de los servicios e infraestructuras que celebren consultas e intercambien la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas de conformidad con los principios enunciados en los apartados 2 y 3 del presente artículo. Cada Parte garantizará que las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas informan a los usuarios con suficiente antelación de toda propuesta de modificación de las tasas de usuario para que estos puedan expresar su opinión y formular sus observaciones al respecto antes de que se efectúe la modificación.

ARTÍCULO 12

Tarifas y fletes aéreos

1. Las Partes permitirán que las tarifas y los fletes aéreos sean fijados libremente por sus compañías aéreas sobre la base de una competencia libre y leal.

2. Cualquiera de las Partes podrá exigir, sin carácter discriminatorio, que las compañías aéreas de ambas Partes notifiquen a sus autoridades competentes, de manera simplificada y únicamente con fines informativos, las tarifas y los fletes aéreos ofrecidos para los servicios con origen en su territorio. Dicha notificación por parte de las compañías aéreas no podrá exigirse antes de la oferta inicial de una tarifa o un flete aéreo.

3. Las autoridades competentes podrán entablar conversaciones para debatir, entre otros asuntos, los requisitos y procedimientos relativos a la notificación de tarifas y fletes aéreos, o el carácter injusto, no razonable, discriminatorio o subvencionado de determinadas tarifas y fletes aéreos.

ARTÍCULO 13

Estadísticas

1. Cada Parte facilitará a la otra los datos estadísticos disponibles acerca del transporte aéreo en el marco del presente Acuerdo, de conformidad con lo exigido por la normativa de las Partes, sobre una base no discriminatoria y dentro de lo que pueda razonablemente requerirse.

2. Ambas Partes cooperarán, en particular a través del Comité Mixto creado con arreglo al artículo 23 del presente Acuerdo, para facilitar el intercambio de información estadística a efectos del seguimiento de la evolución del transporte aéreo en el marco del presente Acuerdo.

TÍTULO II

COOPERACIÓN REGULADORA

ARTÍCULO 14

Seguridad aérea

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo.

2. A fin de garantizar que las Partes aplican las disposiciones del presente artículo y los requisitos y normas reguladores que se mencionan en el apartado 1 también del presente artículo, Armenia participará en la labor de la Agencia Europea de Seguridad Aérea en calidad de observador a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.

a) La Unión Europea, en cooperación con Armenia, llevará a cabo un seguimiento continuo y una evaluación periódica de la transición de esta hacia el cumplimiento de los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo.

b) Armenia, una vez considere que cumple los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se mencionan en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo, informará a la Unión Europea de que debería procederse a una evaluación.

c) Cuando Armenia cumpla plenamente los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo, el Comité Mixto creado en virtud del artículo 23 del presente Acuerdo determinará el estatuto exacto y las condiciones de la participación de Armenia en la Agencia Europa de Seguridad Aérea, además del mencionado estatuto de observador.

3. Las Partes se asegurarán de que las aeronaves matriculadas en el territorio de una Parte de las

que se sospeche que incumplen las normas internacionales de seguridad de la aviación establecidas con arreglo al Convenio y que aterricen en aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional en el territorio de la otra Parte se someten a inspecciones en rampa organizadas por las autoridades competentes de esa otra Parte, tanto a bordo como alrededor de la aeronave, a fin de comprobar la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación, así como el estado aparente de la aeronave y su equipo.

4. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes podrán solicitar en todo momento la celebración de consultas acerca de las normas de seguridad que mantenga en vigor la otra Parte.

5. Las autoridades competentes de las Partes adoptarán inmediatamente todas las medidas que corresponda cuando determinen:

a) que una aeronave, un producto o una operación pueden incumplir las normas mínimas establecidas con arreglo al Convenio o los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo, según el caso;

b) que hay motivos de peso para dudar de que una aeronave o la explotación de una aeronave cumplan las normas mínimas establecidas con arreglo al Convenio o los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo, según el caso; o

c) que hay motivos de peso para dudar de que se mantengan en vigor o se apliquen correctamente las normas mínimas establecidas con arreglo al Convenio o los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo, según el caso.

6. En caso de que una de las Partes adopte medidas en virtud del apartado 5 del presente artículo, informará de ello sin demora a la otra Parte, aduciendo las razones de su proceder.

7. Toda medida adoptada por las Partes de conformidad con el apartado 5 del presente artículo se suspenderá una vez que dejen de darse los motivos que llevaron a su adopción.

ARTÍCULO 15

Protección aérea

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con la protección de la aviación que se especifican en el anexo II, parte C, del presente Acuerdo.

2. Armenia podrá ser objeto de una inspección de la Comisión Europea de conformidad con la legislación aplicable de la Unión Europea en materia de protección de la aviación que se indica en el anexo II, parte C, del presente Acuerdo. Las Partes establecerán el mecanismo necesario para el intercambio de información sobre los resultados de las inspecciones relacionadas con la protección.

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

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

5. En los casos no previstos en los requisitos y normas reguladores en relación con la protección de la aviación que se especifican en el anexo II, parte C, del presente Acuerdo, las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas internacionales sobre protección de la aviación y las correspondientes prácticas recomendadas establecidas por la OACI. Ambas Partes exigirán a los operadores de aeronaves matriculadas en su registro y los que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio, así como a los operadores de los aeropuertos situados en su territorio, que actúen en consonancia con las mencionadas disposiciones sobre protección de la aviación.

6. Cada Parte velará por que se adopten medidas efectivas en su territorio para proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, en particular, sin que esta enumeración sea exhaustiva, el control de los pasajeros y su equipaje de mano, el control del equipaje facturado, la inspección y el control de seguridad de los individuos que no sean pasajeros, incluida la tripulación, y de los artículos que transporten, la inspección y el control de seguridad de la carga, el correo, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, y el control del acceso a la zona de operaciones y demás zonas restringidas de seguridad. Dichas medidas se adaptarán para hacer frente a un agravamiento de la amenaza contra la protección de la aviación civil. Ambas Partes aceptan que se podrá exigir a sus compañías aéreas que cumplan las disposiciones sobre protección de la aviación mencionadas en los apartados 1 y 5 del presente artículo, así como otras disposiciones a

este respecto que la otra Parte imponga para la entrada en su territorio, la salida de su territorio o la estancia en su territorio.

7. En un marco de pleno reconocimiento y respeto mutuo de su soberanía, las Partes, para hacer frente a una amenaza específica contra su protección, podrán adoptar medidas de protección a la entrada en su territorio, así como medidas de emergencia, que deberán comunicar a la otra Parte sin demora. Ambas Partes responderán favorablemente a toda solicitud de la otra Parte respecto de la adopción de medidas razonables de protección especial para hacer frente a una amenaza concreta. Asimismo, la Parte que reciba dicha solicitud tendrá en cuenta las medidas de protección ya aplicadas por la otra Parte, así como cualquier punto de vista que esta pueda aportar. No obstante, una y otra Parte reconocen que ninguna disposición del presente artículo restringe la facultad que tiene cada una de ellas de denegar la entrada en su territorio a todo vuelo que considere que plantea una amenaza para su protección. Excepto cuando, en caso de emergencia, no resulte razonablemente posible, cada Parte informará por anticipado a la otra Parte de cualquier medida especial de protección que pretenda introducir y que pudiera tener repercusiones significativas desde el punto de vista financiero o de la explotación en los servicios de transporte aéreo prestados con arreglo al presente Acuerdo. Cualquiera de las Partes podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para debatir tales medidas de protección, conforme a lo previsto en el artículo 23 del presente Acuerdo.

8. En caso de apoderamiento ilícito o amenaza de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y su tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se prestarán asistencia mutua facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas para poner fin rápidamente y de forma segura al incidente o a la amenaza.

9. Cada Parte adoptará todas las medidas posibles para garantizar que una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita y se encuentre en tierra dentro de su territorio sea retenida en tierra, salvo que la misión primordial de proteger las vidas humanas haga imprescindible su despegue. Siempre que sea posible, estas medidas se adoptarán mediante consultas mutuas.

10. En caso de que cualquiera de las Partes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte está vulnerando las disposiciones sobre protección de la aviación del presente artículo, podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con esa otra Parte. Las consultas se iniciarán en el plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud.

11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5 del presente Acuerdo, la falta de un acuerdo satisfactorio transcurridos treinta (30) días desde la fecha de la solicitud, o un plazo superior convenido, se considerará motivo suficiente para denegar, revocar, restringir o imponer condiciones a la autorización de explotación de una o varias compañías aéreas de dicha otra Parte.

12. Cuando una amenaza inminente y extraordinaria así lo requiera, las Partes podrán adoptar medidas provisionales de forma inmediata.

13. Toda medida adoptada de conformidad con el apartado 11 del presente artículo se suspenderá una vez que la otra Parte cumpla lo dispuesto en el presente artículo.

ARTÍCULO 16

Gestión del tráfico aéreo

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte D, del presente Acuerdo, y en los ámbitos no contemplados por el marco regulador de la UE, como mínimo a las correspondientes normas y prácticas recomendadas de la OACI en las condiciones que se describen a continuación.

2. Las Partes cooperarán en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo para ampliar el cielo único europeo a Armenia a fin de reforzar las normas de seguridad actuales y la eficiencia general de las operaciones de tráfico aéreo en Europa, optimizar las capacidades de control del tráfico aéreo, reducir los retrasos al mínimo y aumentar la eficiencia medioambiental. A tal fin, Armenia participará en calidad de observador en el Comité del cielo único y otros organismos relacionados con el cielo único europeo desde la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo. El Comité Mixto tendrá la responsabilidad de supervisar y facilitar la cooperación en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo.

3. A fin de facilitar la aplicación de la legislación relativa al cielo único europeo en sus territorios:

a) Armenia adoptará las medidas necesarias para adaptar sus servicios de navegación aérea y sus estructuras institucionales y de supervisión de la gestión del tráfico aéreo de manera que cumplan los requisitos del cielo único europeo;

b) Armenia creará específicamente el organismo nacional de supervisión correspondiente, que, como mínimo, mantendrá una independencia funcional respecto del proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea;

c) la Unión Europea asociará a Armenia a las iniciativas prácticas pertinentes en los ámbitos de navegación aérea, espacio aéreo e interoperabilidad que dimanen del cielo único europeo, en particular a través de lo siguiente:

   i) el estudio de la posibilidad de cooperar o asociarse con un bloque funcional de espacio aéreo existente o bien la posibilidad de crear uno nuevo;

   ii) la participación en las funciones de red del cielo único europeo;

   iii) la armonización con los planes de despliegue de SESAR;

iv) la mejora de la interoperabilidad; y

d) Armenia adoptará las medidas necesarias para aplicar el sistema de rendimiento de la UE con el objetivo de optimizar la eficiencia global de los vuelos, reducir los costes y mejorar la seguridad y la capacidad de los sistemas existentes.

ARTÍCULO 17

Medio ambiente

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte E, del presente Acuerdo.

2. Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes se proponen trabajar juntas para detectar los problemas relacionados con las repercusiones de la aviación en el medio ambiente.

3. Las Partes reconocen la importancia de trabajar conjuntamente a fin de estudiar y reducir al mínimo los efectos de la aviación en el medio ambiente en consonancia con los objetivos del presente Acuerdo.

4. Las Partes reconocen la importancia de luchar contra el cambio climático y, por consiguiente, tratar la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) vinculadas a la aviación, tanto a escala nacional como a escala internacional. Convienen en reforzar la cooperación en estos asuntos, incluido a través de los acuerdos multilaterales que corresponda, y en particular mediante la aplicación de la medida de mercado mundial acordada en la 39.ª Asamblea de la OACI y el uso del mecanismo establecido en el artículo 6, apartado 4, del Acuerdo de París en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en lo referente al desarrollo de medidas de mercado mundial internacionales para hacer frente a las emisiones de GEI en el sector de la aviación y cualquier otro aspecto con arreglo al mencionado artículo 6 que sea de especial interés en materia de emisiones de la aviación internacional.

5. Las Partes se comprometen a intercambiar información y a mantener una comunicación y un diálogo directos y con carácter periódico entre expertos con miras a reforzar la cooperación en el ámbito de la lucha contra las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, y en particular:

a) la investigación y el desarrollo de tecnologías de aviación respetuosas con el medio ambiente;

b) la innovación en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo con el objetivo de reducir los efectos de la aviación en el medio ambiente;

c) la investigación y el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación;

d) el intercambio de puntos de vista acerca de cuestiones relacionadas con los efectos de la aviación en el medio ambiente y la mitigación de las emisiones de la aviación que afectan al clima; y

e) la mitigación y el seguimiento del ruido con el objetivo de reducir los efectos de la aviación en el medio ambiente.

6. Asimismo, en aplicación de sus derechos y obligaciones multilaterales en materia de medio ambiente, las Partes mejorarán efectivamente la cooperación, incluida la cooperación financiera y tecnológica, en relación con las medidas destinadas a hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación internacional.

7. Las Partes reconocen la necesidad de adoptar las medidas apropiadas para prevenir o afrontar de otro modo los efectos del transporte aéreo en el medio ambiente, a condición de que tales medidas sean plenamente coherentes con los derechos y obligaciones que les incumben en virtud del Derecho internacional.

ARTÍCULO 18

Responsabilidad de las compañías aéreas

Las Partes reafirman sus obligaciones en virtud del Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999 (Convenio de Montreal).

ARTÍCULO 19

Protección de los consumidores

Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte F, del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 20

Sistemas informatizados de reserva

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte A, del presente Acuerdo.

2. Los proveedores de sistemas informatizados de reserva (en lo sucesivo, «SIR») que ejerzan su actividad en el territorio de una Parte estarán habilitados para introducir sus SIR, mantenerlos y ofrecerlos gratuitamente a las agencias o empresas de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con los viajes en el territorio de la otra Parte, a condición de que dichos SIR cumplan todos los requisitos normativos de esta última que sean de aplicación.

3. Las Partes suprimirán todo requisito que pueda restringir el libre acceso de los SIR de una Parte al mercado de la otra Parte o limitar de cualquier modo la competencia. Asimismo, las Partes se abstendrán de adoptar tales requisitos en el futuro.

4. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se impongan en su territorio a los proveedores de SIR de la otra Parte requisitos en materia de dispositivos de visualización diferentes de los obligatorios para sus propios proveedores de SIR u otros SIR activos en su mercado. Ninguna de las Partes impedirá la celebración de acuerdos entre proveedores de SIR, sus proveedores y sus suscriptores que estén relacionados con el intercambio de información sobre servicios de viajes y faciliten la presentación de información completa y objetiva para los consumidores, o el cumplimiento de los requisitos normativos en materia de presentación neutral.

5. Los propietarios y operadores de SIR de una Parte que cumplan los requisitos reguladores aplicables que la otra Parte haya podido establecer, gozarán de las mismas oportunidades de poseer SIR en el territorio de la otra Parte que los propietarios y operadores de cualquier otro SIR activo en el mercado de esa Parte.

ARTÍCULO 21

Aspectos sociales

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo,

las Partes velarán por que su legislación, normas o procedimientos correspondientes se ajusten a los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II, parte G, del presente Acuerdo.

2. Las Partes reconocen la importancia de tener en cuenta los efectos del presente Acuerdo en los trabajadores, el empleo y las condiciones de trabajo. Las Partes se comprometen a cooperar en los asuntos relacionados con el trabajo dentro del ámbito de aplicación del presente Acuerdo, entre otros aspectos, en lo referente a las repercusiones en el empleo, los derechos fundamentales en el trabajo, las condiciones de trabajo, la protección social y el diálogo social.

3. Las Partes, a través de su normativa y sus prácticas, promoverán un elevado nivel de protección laboral y social en el sector de la aviación civil.

4. Las Partes reconocen la importancia de los beneficios que se producen al combinar las notables ventajas económicas derivadas de unos mercados abiertos y competitivos con unas normas laborales elevadas para los trabajadores. Las Partes aplicarán el presente Acuerdo de tal modo que se contribuya tanto a unas normas laborales elevadas, con independencia de la propiedad o las características de la compañía aérea de que se trate, como a garantizar que los derechos y principios contenidos en la normativa de cada una de ellas no se vean socavados, sino que se cumplan de manera efectiva.

5. Las Partes se comprometen a promover y aplicar de forma efectiva, en su legislación y sus prácticas, las normas laborales básicas reconocidas internacionalmente que se recogen en los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo ratificados por Armenia y los Estados miembros de la UE.

6. Las Partes se comprometen a promover igualmente otras normas y acuerdos adoptados internacionalmente en materia laboral y social que sean relevantes para el sector de la aviación civil, así como a promover su aplicación y cumplimiento efectivos en su respectiva legislación.

7. Ambas Partes podrán solicitar una reunión del Comité Mixto para resolver asuntos de índole laboral que la Parte solicitante considere importantes.

TÍTULO III

DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

ARTÍCULO 22

Interpretación y garantía del cumplimiento

1. Las Partes adoptarán todas las medidas adecuadas, tanto generales como particulares, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente Acuerdo, y se abstendrán de adoptar cualquier medida que pueda comprometer la consecución de los objetivos de este.

2. Cada Parte será responsable en su propio territorio de garantizar el cumplimiento debido del presente Acuerdo.

3. Cuando una Parte investigue posibles casos de incumplimiento en el marco de las competencias que le atribuye el presente Acuerdo, la otra Parte le facilitará toda la información y asistencia necesarias, a reserva de la normativa aplicable de la Parte de que se trate.

4. Cuando una Parte, al amparo de las facultades que le otorga el presente Acuerdo, actúe en relación con un asunto que sea de interés para la otra Parte y que concierna a las autoridades competentes o empresas de esa otra Parte, dichas autoridades recibirán toda la información al respecto y tendrán la oportunidad de formular sus observaciones antes de que se adopte una decisión definitiva.

5. Las disposiciones del presente Acuerdo y las disposiciones de los actos que se especifican en su anexo II, en la medida en que sean idénticas en cuanto al fondo a las normas correspondientes de los Tratados de la UE y a los actos adoptados con arreglo a dichos Tratados, se interpretarán, a efectos de su aplicación, de conformidad con las sentencias y resoluciones pertinentes del Tribunal de Justicia y de la Comisión Europea.

ARTÍCULO 23

Comité Mixto

1. Se crea un Comité Mixto compuesto por representantes de las Partes, que será responsable de supervisar la administración del presente Acuerdo y garantizará su correcta aplicación. El Comité Mixto formulará recomendaciones y adoptará decisiones en los casos expresamente previstos en el presente Acuerdo.

2. El Comité Mixto actuará y adoptará sus decisiones por consenso. Las decisiones adoptadas por el Comité Mixto serán vinculantes para las Partes.

3. El Comité Mixto adoptará su reglamento interno.

4. El Comité Mixto se reunirá en función de las necesidades y como mínimo una vez al año.

Cualquiera de las Partes podrá solicitar la convocatoria de una reunión del Comité Mixto.

5. Cualquiera de las Partes podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para tratar de resolver toda cuestión relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo. La reunión se celebrará con la mayor brevedad posible, y en todo caso, antes de que transcurran dos (2) meses desde la fecha de recepción de la solicitud, salvo que las Partes acuerden otra cosa.

6. A fin de aplicar adecuadamente el presente Acuerdo, las Partes se intercambiarán información y, a petición de cualquiera de ellas, celebrarán consultas en el marco del Comité Mixto.

7. Conforme a los derechos concedidos en virtud del artículo 3 del presente Acuerdo, el Comité Mixto validará mediante una decisión la evaluación que lleve a cabo la Unión Europea sobre la aplicación por parte de Armenia de las disposiciones de la legislación de la UE, con arreglo a lo especificado en el anexo I, punto 1, del presente Acuerdo.

8. De conformidad con el artículo 6 del presente Acuerdo, el Comité Mixto examinará las cuestiones ligadas a las inversiones en compañías aéreas de las Partes y a los cambios en el control efectivo de las compañías aéreas de las Partes.

9. De conformidad con el artículo 14 (Seguridad de la aviación) del presente Acuerdo, el Comité Mixto supervisará el proceso de eliminación progresiva, durante la etapa de transición que se describe en el anexo I del presente Acuerdo, de las aeronaves matriculadas en la República de Armenia y utilizadas por agentes sometidos al control normativo de esta sin disponer de un certificado de tipo expedido con arreglo a la legislación aplicable de la UE que se especifica en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo, a fin de garantizar la eliminación progresiva de estas aeronaves de conformidad con lo descrito en el anexo I, punto 7, del presente Acuerdo.

10. El Comité Mixto desarrollará igualmente la cooperación, en particular, sin que esta enumeración sea exhaustiva, a través de lo siguiente:

a) estudiando las condiciones de mercado que afecten a los servicios aéreos contemplados en el presente Acuerdo;

b) abordando, con el objetivo de resolverlos de manera eficaz, los problemas de índole comercial y los relacionados con las oportunidades comerciales que se describen en el artículo 9 del presente Acuerdo que sean susceptibles, en particular, de obstaculizar el acceso al mercado y el buen funcionamiento de los servicios aéreos en el marco del presente Acuerdo, con miras a garantizar una competencia leal y la convergencia reguladora, así como reducir al mínimo la carga normativa ligada a la explotación de servicios aéreos;

c) intercambiando información, en particular acerca de las modificaciones de la normativa y

las políticas de cada una de las Partes que puedan afectar a los servicios aéreos;

d) examinando posibles ámbitos para el desarrollo del presente Acuerdo, incluida la recomendación de enmiendas al Acuerdo o la recomendación de las condiciones y los procedimientos aplicables para la adhesión de terceros países;

e) debatiendo cuestiones generales relacionadas con las inversiones, la propiedad y el control;

f) desarrollando la cooperación reguladora y el compromiso mutuo de alcanzar un reconocimiento recíproco y la convergencia de normas y medidas;

g) fomentando las consultas, en su caso, sobre cuestiones relacionadas con el transporte aéreo que se traten en el seno de organizaciones internacionales, en las relaciones con terceros países y en acuerdos multilaterales, en particular con miras a determinar la conveniencia de adoptar un enfoque común;

h) facilitando el intercambio de información estadística a efectos del seguimiento de la evolución de los servicios aéreos en el marco del presente Acuerdo; y

i) analizando los efectos sociales de la aplicación del Acuerdo y preparando las respuestas adecuadas a las preocupaciones que se consideren legítimas.

11. Si, transcurridos seis (6) meses desde la remisión de una cuestión al Comité Mixto, este no la examina, las Partes podrán adoptar las medidas de salvaguardia que corresponda con arreglo al artículo 25 del presente Acuerdo.

12. El presente Acuerdo no excluirá la posibilidad de que las autoridades competentes de las Partes cooperen y discutan al margen del Comité Mixto, en particular en materia de protección, seguridad, medio ambiente, gestión del tráfico aéreo, infraestructuras de aviación, competencia y protección de los consumidores. Las Partes informarán al Comité Mixto de los resultados de dicha cooperación y de las discusiones que puedan afectar a la aplicación del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 24

Solución de controversias y arbitraje

1. Toda controversia acerca de la aplicación o interpretación del presente Acuerdo, a excepción de las cuestiones relativas a su artículo 8, que no se resuelva mediante una reunión del Comité

Mixto podrá, a petición de cualquiera de las Partes, someterse a arbitraje de conformidad con los procedimientos establecidos en el presente artículo.

2. La solicitud de arbitraje se presentará por escrito a la otra Parte. La Parte denunciante describirá en su solicitud la medida en cuestión y explicará, de forma suficientemente detallada para presentar con claridad el fundamento jurídico de la denuncia, las razones por las que dicha medida no es coherente con las disposiciones del presente Acuerdo.

3. Salvo si las Partes convienen en otra cosa, el arbitraje será encomendado a un tribunal de tres árbitros constituido de la manera siguiente:

a) cada Parte designará un árbitro en el plazo de veinte (20) días a partir de la fecha de recepción de una solicitud de arbitraje; en los treinta (30) días siguientes a la designación de los dos árbitros, estos convendrán en el nombramiento de un tercero, que desempeñará las funciones de presidente del tribunal;

b) si alguna de las Partes no designase un árbitro o si no se designase el tercer árbitro de conformidad con lo establecido en la letra a) del presente apartado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al presidente del Consejo de la OACI que designe el árbitro o los árbitros necesarios en el plazo de treinta (30) días tras la recepción de dicha solicitud; si el presidente del Consejo de la OACI es un nacional de Armenia o de un Estado miembro de la UE, será el vicepresidente de más antigüedad del Consejo de la OACI y que no esté descalificado por el motivo de la nacionalidad quien proceda a la designación.

4. La fecha de constitución del tribunal será la fecha en que el último de los tres árbitros acepte la designación de conformidad con los procedimientos que deberá establecer el Comité Mixto.

5. En caso de que cualquiera de las Partes lo solicite, el tribunal, en el plazo de diez (10) días desde la fecha de su constitución, emitirá un dictamen preliminar sobre si considera que el caso es urgente.

6. A petición de cualquiera de las Partes, el tribunal podrá ordenar a la otra Parte que aplique medidas cautelares a la espera de que se dicte el laudo.

7. El tribunal, a más tardar noventa (90) días después de la fecha de su constitución, presentará a las Partes un informe provisional en el que expondrá los antecedentes de hecho, la aplicabilidad de las disposiciones de que se trate y la fundamentación de sus constataciones y recomendaciones. Si considera que no podrá respetarse este plazo, el presidente del tribunal lo notificará por escrito a las Partes, indicando los motivos del retraso y la fecha en que el tribunal prevé emitir su informe provisional. El informe provisional no se emitirá en ningún caso en un plazo superior a ciento veinte (120) días desde la fecha de constitución del tribunal.

8. Cualquiera de las Partes podrá presentar por escrito al tribunal una solicitud de revisión de aspectos concretos del informe provisional en el plazo de catorce (14) días desde la notificación del informe.

9. En situaciones urgentes, el tribunal hará todo lo posible por emitir el informe provisional en el plazo de cuarenta y cinco (45) días, y en cualquier caso, a más tardar en el plazo de sesenta (60) días, desde la fecha de su constitución. Cualquiera de las Partes podrá presentar por escrito al tribunal una solicitud de revisión de aspectos concretos del informe provisional en el plazo de siete (7) días desde su notificación. Una vez examinadas las observaciones por escrito que las Partes hayan podido presentar en relación con el informe provisional, el tribunal podrá modificar el informe y llevar a cabo cualquier otro examen que considere oportuno. Las constataciones del laudo incluirán una exposición suficiente de las alegaciones presentadas en la etapa de examen provisional y ofrecerán respuestas claras a las preguntas y observaciones de las Partes.

10. El tribunal notificará el laudo a las Partes en el plazo de ciento veinte (120) días desde la fecha de su constitución. Si considera que no podrá respetarse este plazo, el presidente del tribunal lo notificará por escrito a las Partes, indicando los motivos del retraso y la fecha en que el tribunal prevé notificar el laudo. El laudo no se notificará en ningún caso en un plazo superior a ciento cincuenta (150) días desde la fecha de constitución del tribunal.

11. En situaciones urgentes, el tribunal hará todo lo posible por notificar el laudo en el plazo de sesenta (60) días desde la fecha de su constitución. Si considera que no podrá respetarse este plazo, el presidente del tribunal lo notificará por escrito a las Partes, indicando los motivos del retraso y la fecha en que el tribunal prevé notificar el laudo. El laudo no se notificará en ningún caso en un plazo superior a setenta y cinco (75) días desde la fecha de constitución del tribunal.

12. Las Partes podrán solicitar aclaraciones sobre el laudo en el plazo de diez (10) días desde su notificación. Las aclaraciones deberán facilitarse en el plazo de quince (15) días desde la presentación de dicha solicitud.

13. Si el tribunal resuelve que se ha vulnerado el presente Acuerdo y la Parte responsable no cumple lo dispuesto en el laudo del tribunal o no concierta con la Parte perjudicada una solución mutuamente satisfactoria en el plazo de cuarenta (40) días desde la notificación del laudo, la Parte perjudicada podrá suspender la aplicación de ventajas comparables emanadas del presente Acuerdo o bien suspender parcialmente o, de ser necesario, totalmente la aplicación del presente Acuerdo hasta que la Parte responsable cumpla lo dispuesto en el laudo o las dos Partes convengan en una solución mutuamente satisfactoria.

ARTÍCULO 25

Medidas de salvaguardia

1. Si una Parte considera que la otra Parte no ha satisfecho alguna de las obligaciones que le impone el presente Acuerdo, podrá adoptar las medidas de salvaguardia apropiadas. El alcance y la duración de estas medidas de salvaguardia serán los estrictamente necesarios para remediar la situación o mantener el equilibrio del presente Acuerdo. Se otorgará preferencia a las medidas que menos perturben la aplicación del presente Acuerdo.

2. En caso de que una Parte contemple la posibilidad de adoptar medidas de salvaguardia, lo notificará a la otra Parte a través del Comité Mixto y aportará toda la información que corresponda.

3. Las Partes celebrarán consultas de inmediato en el seno del Comité Mixto a fin de hallar una solución mutuamente aceptable.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra c), y el artículo 5, apartado 1, letra c), del presente Acuerdo, la Parte afectada no podrá adoptar medidas de salvaguardia hasta que haya transcurrido un (1) mes desde la fecha de la notificación a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, a menos que el procedimiento de consulta previsto en el apartado 3 del presente artículo haya concluido antes de que finalice dicho plazo.

5. La Parte interesada notificará sin demora al Comité Mixto las medidas adoptadas y aportará toda la información que corresponda.

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

ARTÍCULO 26

Relación con otros acuerdos

1. Durante el período de aplicación provisional con arreglo al artículo 30 del presente Acuerdo, se suspenderán los acuerdos y convenios bilaterales entre la República de Armenia y los Estados miembros de la UE vigentes en el momento de la firma del presente Acuerdo, excepto en la medida que se dispone en el apartado 2 a continuación.

2. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 3, y siempre que no haya discriminación entre compañías aéreas de la Unión Europea por razón de su nacionalidad:

a) podrán seguir ejerciéndose los derechos previamente adquiridos y las disposiciones o los tratamientos más favorables en materia de propiedad, derechos de tráfico, capacidad, frecuencias, tipo o cambio de aeronave, uso de códigos compartidos y fijación de precios,

en el marco de los acuerdos o convenios bilaterales entre la República de Armenia y los Estados miembros de la UE, que estén vigentes en el momento de la firma del presente Acuerdo y no estén contemplados o que sean más favorables o flexibles desde el punto de vista de la libertad para las compañías aéreas afectadas que los establecidos por el presente Acuerdo;

b) todo litigio entre las Partes respecto de si las disposiciones o los tratamientos en virtud de los acuerdos o convenios bilaterales entre la República de Armenia y los Estados miembros de la UE son más favorables o flexibles se resolverá aplicando el mecanismo de resolución de litigios previsto en el artículo 24; todo litigio acerca del modo de determinar la relación entre disposiciones o tratamientos contradictorios se resolverá igualmente aplicando el mecanismo de resolución de litigios previsto en el artículo 24.

3. El presente Acuerdo, a partir de su entrada en vigor con arreglo al artículo 30, prevalecerá sobre las correspondientes disposiciones de los acuerdos y convenios bilaterales entre la República de Armenia y los Estados miembros de la UE que estén vigentes en el momento de la firma del Acuerdo, excepto en la medida que se dispone en el apartado 2 del presente artículo.

4. Si las Partes pasan a ser Partes en un acuerdo multilateral o refrendan una decisión adoptada por la OACI u otra organización internacional en la que se aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, celebrarán consultas de manera oportuna en el Comité Mixto, con arreglo al artículo 23 del presente Acuerdo, para determinar si este debe revisarse a la luz de las nuevas circunstancias.

ARTÍCULO 27

Modificaciones

1. Las Partes, mediante la celebración de consultas de conformidad con el artículo 23 del presente Acuerdo, podrán acordar la modificación de este. Las modificaciones entrarán en vigor de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 30 del presente Acuerdo.

2. En caso de que una Parte desee modificar las disposiciones del presente Acuerdo, notificará en consecuencia su decisión al Comité Mixto.

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

4. A reserva del cumplimiento del principio de no discriminación y de lo dispuesto en el presente Acuerdo, este se entenderá sin perjuicio del derecho de las Partes a adoptar unilateralmente nueva legislación o modificar su legislación vigente en materia de transporte aéreo o en las materias conexas mencionadas en el anexo II del presente Acuerdo.

5. La Parte que prevea adoptar nueva legislación o modificar su legislación vigente en materia de transporte aéreo o en una de las materias conexas mencionadas en el anexo II del presente Acuerdo informará de ello a la otra Parte según corresponda y en la medida de lo posible. A petición de cualquiera de las Partes, podrá procederse a un intercambio de puntos de vista en el Comité Mixto.

6. Cada Parte informará a la otra Parte, con carácter periódico y tan pronto como corresponda, de la nueva legislación adoptada o de la modificación de su legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en una de las materias conexas mencionadas en el anexo II del presente Acuerdo. A petición de cualquiera de las Partes, el Comité Mixto celebrará, en el plazo de sesenta (60) días desde la petición, un intercambio de puntos de vista acerca de las implicaciones de la nueva legislación o las modificaciones para el correcto funcionamiento del presente Acuerdo.

7. Tras el intercambio de puntos de vista mencionado en el apartado 6 anterior, el Comité Mixto:

a) adoptará una decisión por la que se modifique el anexo II del presente Acuerdo para incluir en él, si procede y sujeto a reciprocidad, la nueva legislación o las modificaciones de que se trate;

b) adoptará una decisión en el sentido de que la nueva legislación o las modificaciones de que se trate se consideran conformes con el presente Acuerdo; o

c) recomendará cualquier otra medida, que se adoptará en un plazo prudencial, para asegurar el correcto funcionamiento del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 28

Denuncia

Cualquiera de las Partes podrá notificar en todo momento a la otra Parte, mediante los canales diplomáticos, su decisión de poner término al presente Acuerdo. La notificación se transmitirá simultáneamente a la OACI y a la Secretaría de las Naciones Unidas. El Acuerdo quedará sin efecto en la medianoche GMT de la fecha en que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) que se halle en curso en el primer (1.er) aniversario de la recepción de la notificación de denuncia por escrito, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes de la expiración del referido plazo.

ARTÍCULO 29

Registro del Acuerdo

El presente Acuerdo y todas sus modificaciones se registrarán ante la OACI, de conformidad con el artículo 83 del Convenio, y ante la Secretaría de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, tras su entrada en vigor.

ARTÍCULO 30

Entrada en vigor y aplicación provisional

1. El presente Acuerdo será objeto de la ratificación o aprobación por las Partes de conformidad con sus respectivos procedimientos. Los instrumentos de ratificación o aprobación serán depositados ante el depositario, que notificará el hecho a la otra Parte y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2. Será depositaria del presente Acuerdo la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea.

3. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la notificación del depositario a las Partes en que se confirme la recepción del último instrumento de ratificación o aprobación.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo, las Partes convienen en aplicar provisionalmente el presente Acuerdo, tal y como se establece en el apartado 5 del presente artículo, de conformidad con sus respectivos procedimientos internos y su Derecho interno, según proceda.

5. La aplicación provisional surtirá efecto el primer día del segundo mes tras la fecha de la notificación del depositario a las Partes en que se confirme la recepción de lo siguiente:

a) la notificación de la Unión Europea respecto de la conclusión de los procedimientos correspondientes para la Unión y sus Estados miembros y necesarios al efecto; y

b) el instrumento de ratificación o aprobación depositado por Armenia según lo dispuesto en el apartado 1.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados a este fin, firman el presente Acuerdo.

Hecho en […], el día […] de […] de […], en dos ejemplares, en lenguas alemana, búlgara, checa, croata, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, irlandesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana, sueca y armenia, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

Por la República de Armenia

Por la Unión Europea

Por el Reino de Bélgica,

Por la República de Bulgaria,

Por la República Checa,

Por el Reino de Dinamarca,

Por la República Federal de Alemania,

Por la República de Estonia,

Por Irlanda,

Por la República Helénica,

Por el Reino de España,

Por la República Francesa,

Por la República de Croacia,

Por la República Italiana,

Por la República de Chipre,

Por la República de Letonia,

Por la República de Lituania,

Por el Gran Ducado de Luxemburgo,

Por Hungría,

Por la República de Malta,

Por el Reino de los Países Bajos,

Por la República de Austria,

Por la República de Polonia,

Por la República Portuguesa,

Por Rumanía,

Por la República de Eslovenia,

Por la República Eslovaca,

Por la República de Finlandia,

Por el Reino de Suecia.

ANEXO I

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1. El cumplimiento por parte de Armenia de la totalidad de los requisitos y normas reguladores en relación con el transporte aéreo que se especifican en el anexo II del presente Acuerdo, a excepción de la legislación sobre protección de la aviación que se especifica en el anexo II, parte C, del presente Acuerdo, será objeto de una evaluación bajo la responsabilidad de la Unión Europea que habrá de ser validada mediante una decisión del Comité Mixto. La evaluación se realizará, a más tardar, dos (2) años después de la entrada en vigor del Acuerdo.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 del presente Acuerdo, los derechos acordados y las rutas especificadas del presente Acuerdo no comprenderán, hasta la fecha de adopción de la decisión mencionada en el punto 1 del presente anexo, el derecho de las compañías aéreas de una u otra Parte a ejercer derechos de quinta libertad distintos de los ya otorgados de conformidad con los acuerdos bilaterales entre Armenia y los Estados miembros de la UE, incluido en el caso de las compañías aéreas de Armenia entre puntos situados dentro del territorio de la Unión Europea.

Tras la adopción de la decisión mencionada en el punto 1 del presente anexo, las compañías aéreas de ambas Partes podrán ejercer derechos de quinta libertad, incluido en el caso de las compañías aéreas de Armenia entre puntos situados dentro del territorio de la Unión Europea, de conformidad con el artículo 3 del presente Acuerdo.

3. El cumplimiento por parte de Armenia de los requisitos y normas reguladores en relación con la legislación sobre protección de la aviación que se especifica en el anexo II, parte C, del presente Acuerdo será objeto de una evaluación bajo la responsabilidad de la Unión Europea que habrá de ser validada mediante una decisión del Comité Mixto. La evaluación se realizará, a más tardar, tres (3) años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo. Entretanto, Armenia aplicará el Documento n.º 30 de la CEAC.

4. Tras la adopción de la decisión que se menciona en el punto 3 del presente anexo, la parte confidencial de la legislación sobre protección de la aviación, según se especifica en el anexo II, parte C, del presente Acuerdo, se pondrá a disposición de la correspondiente autoridad de Armenia, a reserva de la celebración de un acuerdo sobre el intercambio de información delicada, y en particular de la información clasificada de la UE.

5. La transición gradual de Armenia hacia la plena aplicación de la legislación de la Unión Europea relativa al transporte aéreo que se especifica en el anexo II del presente Acuerdo podrá ser objeto de evaluaciones periódicas. Las evaluaciones serán efectuadas por la Comisión Europea en cooperación con Armenia.

6. A partir de la fecha de la decisión mencionada en el punto 1 del presente anexo, Armenia aplicará normas sobre licencias de explotación sustancialmente equivalentes a las contenidas en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la

Comunidad. Una vez que el Comité Mixto confirme la plena aplicación de las citadas normas sobre licencias de explotación por parte de Armenia, las autoridades competentes de la Unión Europea aplicarán las disposiciones del artículo 4, apartado 3, del presente Acuerdo sobre el reconocimiento recíproco de las resoluciones relativas a la aptitud o la nacionalidad adoptadas por las autoridades competentes de Armenia.

7. Sin perjuicio de una decisión adoptada en el marco del Comité Mixto o del artículo 25 (Medidas de salvaguardia), la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en el registro de Armenia y utilizadas por operadores bajo el control normativo de Armenia sin disponer de un certificado de tipo expedido por la AESA de conformidad con la legislación aplicable de la UE que se especifica en el anexo II, parte B, del presente Acuerdo podrá gestionarse bajo la responsabilidad de las autoridades competentes armenias con arreglo a los requisitos nacionales aplicables de Armenia como máximo hasta el 1 de enero de 2023, siempre y cuando las aeronaves cumplan las normas de seguridad internacionales establecidas con arreglo al Convenio. Estas aeronaves no gozarán de ningún derecho concedido en virtud del presente Acuerdo y no se explotarán en rutas aéreas con destino u origen en la Unión Europea, o dentro de ella.

ANEXO II

(Sujeto a actualización periódica)

NORMAS APLICABLES A LA AVIACIÓN CIVIL

Salvo que se disponga otra cosa en el presente anexo o en el anexo I (Disposiciones transitorias), los requisitos y normas reguladores de las disposiciones aplicables de los actos que se mencionan más abajo se aplicarán de conformidad con el presente Acuerdo. A continuación de cada acto se indican, en su caso, las adaptaciones específicas:

A. ACCESO AL MERCADO Y CUESTIONES CONEXAS

N.º 1008/2008
Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad

Disposiciones aplicables: artículo 2, artículo 23, apartado 1, artículo 24 y anexo I, así como el capítulo II de conformidad con el anexo I, punto 6, del Acuerdo.

N.º 785/2004
Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, modificado por:

– Reglamento (UE) n.º 285/2010 de la Comisión, de 6 de abril de 2010

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 8.

N.º 2009/12
Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 11.

N.º 96/67

Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9, 11 a 21, y anexo;
en lo que se refiere a la aplicación del artículo 20, apartado 2, toda referencia a la «Comisión» se entenderá como referencia al «Comité Mixto».

N.º 80/2009

Reglamento (CE) n.º 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 2299/89 del Consejo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 11 y anexos.

B. SEGURIDAD AÉREA

Seguridad de la aviación civil y Reglamento de base de la AESA

N.º 216/2008

Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, modificado por:

- Reglamento (CE) n.º 690/2009 de la Comisión, de 30 de julio de 2009
- Reglamento (CE) n.º 1108/2009, disposiciones aplicables: artículos 1 a 3 (solo el primer párrafo) y anexo
- Reglamento (UE) n.º 6/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013
- Reglamento (UE) 2016/4 de la Comisión, de 5 de enero de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 68 con excepción del artículo 65; artículo 69, apartado 1, párrafo segundo, y apartado 4, y anexos I a VI.

N.º 319/2014

Reglamento (UE) n.º 319/2014 de la Comisión, de 27 de marzo de 2014, relativo a las tasas y derechos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 593/2007 de la Comisión

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 17, y anexo.

N.º 646/2012

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 646/2012 de la Comisión, de 16 de julio de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación relativas a la imposición de multas y multas coercitivas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 25.

N.º 104/2004

Reglamento (CE) n.º 104/2004 de la Comisión, de 22 de enero de 2004, por el que se establecen disposiciones relativas a la organización y la composición de la sala de recursos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 7, y anexo.

Operaciones aéreas

N.º 965/2012

Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

- Reglamento (UE) n.º 800/2013 de la Comisión, de 14 de agosto de 2013
- Reglamento (UE) n.º 71/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014
- Reglamento (UE) n.º 83/2014 de la Comisión, de 29 de enero de 2014
- Reglamento (UE) n.º 379/2014 de la Comisión, de 7 de abril de 2014
- Reglamento (UE) 2015/140 de la Comisión, de 29 de enero de 2015
- Reglamento (UE) 2015/1329 de la Comisión, de 31 de julio de 2015
- Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015
- Reglamento (UE) 2015/2338 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2015
- Reglamento (UE) 2016/1199 de la Comisión, de 22 de julio de 2016
- Reglamento (UE) 2017/363 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9 bis, y anexos I a VIII.

Personal de vuelo

N.º 1178/2011

Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, modificado por:

- Reglamento (UE) n.º 290/2012 de la Comisión, de 30 de marzo de 2012
- Reglamento (UE) n.º 70/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014

– Reglamento (UE) n.º 245/2014 de la Comisión, de 13 de marzo de 2014
– Reglamento (UE) 2015/445 de la Comisión, de 17 de marzo de 2015
– Reglamento (UE) 2016/539 de la Comisión, de 6 de abril de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 11, y anexos I a IV.

Investigación de accidentes

N.º 996/2010

Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, modificado por:

– Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 23, a excepción del artículo 7, apartado 4, y del artículo 19 [derogado por Reglamento (UE) n.º 376/2014].

N.º 2012/780

Decisión 2012/780/UE de la Comisión, de 5 de diciembre de 2012, sobre derechos de acceso al depósito central europeo de recomendaciones de seguridad y a sus respuestas, creado en virtud del artículo 18, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5.

Aeronavegabilidad inicial

N.º 748/2012

Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, modificado por:

– Reglamento (UE) n.º 7/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013

– Reglamento (UE) n.º 69/2012 de la Comisión, de 27 de enero de 2014
– Reglamento (UE) 2015/1039 de la Comisión, de 30 de junio de 2015
– Reglamento (UE) 2016/5 de la Comisión, de 5 de enero de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, y anexo I.

Mantenimiento de la aeronavegabilidad

N.º 1321/2014

Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas, modificado por:

– Reglamento (UE) 2015/1088 de la Comisión, de 3 de julio de 2015
– Reglamento (UE) 2015/1536 de la Comisión, de 16 de septiembre de 2015
– Reglamento (UE) 2017/334 de la Comisión, de 27 de febrero de 2017

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, y anexos I a IV.

Especificaciones adicionales de aeronavegabilidad

N.º 2015/640

Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5, y anexos.

Aeródromos

N.º 139/2014

Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, y anexos I a IV.

Operadores de terceros países

N.º 452/2014

Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 4, y anexos 1 y 2.

Gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea

N.º 2015/340

Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión y se deroga el Reglamento (UE) n.º 805/2011 de la Comisión

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, y anexos I a IV.

N.º 2017/373

Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, y anexos.

Notificación de sucesos

N.º 376/2014

Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 7; artículo 9, apartado 3; artículo 10, apartados 2 a 4; artículo 11, apartados 1 y 7; artículo 13, salvo su apartado 9; artículos 14 a 16; artículo 21 y anexos I a III.

N.º 2015/1018

Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo

Disposiciones aplicables: artículo 1 y anexos I a V.

Inspecciones de normalización

N.º 628/2013

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 628/2013 de la Comisión, de 28 de junio de 2013, sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización y la supervisión de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 736/2006 de la Comisión

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 26.

Lista de seguridad aérea de la UE que recoge las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Unión

N.º 2111/2005

Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 13, 15 a 16, y anexo.

N.º 473/2006

Reglamento (CE) n.º 473/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establecen las normas de aplicación de la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, y anexos A a C.

N.º 474/2006

Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2016/963 de la Comisión, de 16 de junio de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 y 2, y anexos I y II.

Normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil

N.º 3922/91

Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil, modificado por:

– Reglamento (CE) n.º 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006
– Reglamento (CE) n.º 1900/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006

– Reglamento (CE) n.º 8/2008 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007
– Reglamento (CE) n.º 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, con excepción del artículo 4, apartado 1, y del artículo 8, apartado 2 (segunda frase); artículos 12 a 13; y anexos I a III

C. PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN

N.º 300/2008

Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 15, 18 y 21, y anexo;

N.º 272/2009

Reglamento (CE) n.º 272/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, modificado por:

– Reglamento (UE) n.º 297/2010 de la Comisión, de 9 de abril de 2010
– Reglamento (UE) n.º 720/2011 de la Comisión, de 22 de julio de 2011
– Reglamento (UE) n.º 1141/2011 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2011
– Reglamento (UE) n.º 245/2013 de la Comisión, de 19 de marzo de 2013

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 2, y anexo.

N.º 1254/2009

Reglamento (UE) n.º 1254/2009 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2009, por el que se fijan criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas, modificado por:

– Reglamento (UE) 2016/2096 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2016

N.º 18/2010

Reglamento (UE) n.º 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil

N.º 2015/1998

Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2015/2426 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2015
– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2017/815 de la Comisión, de 12 de mayo de 2017

N.º 2015/8005

Decisión de Ejecución C(2015) 8005 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2015, por la que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea que contienen la información a que se refiere el artículo 18, letra a), del Reglamento (CE) n.º 300/2008, modificada por:

– Decisión de Ejecución C(2017) 3030 de la Comisión, de 15 de mayo de 2017

N.º 72/2010

Reglamento (UE) n.º 72/2010 de la Comisión, de 26 de enero de 2010, por el que se fijan los procedimientos de las inspecciones que realice la Comisión en el ámbito de la seguridad de la aviación, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2016/472 de la Comisión, de 31 de marzo de 2016

D. GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO

N.º 549/2004

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

– Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009*

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 4, 6 y 9 a 13.

N.º 550/2004

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

– Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009*

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 18, y anexo I.

N.º 551/2004

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

– Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009*

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9.

N.º 552/2004

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

– Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009*

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, y anexos I a V.

* Para el Reglamento (CE) n.º 1070/2009, disposiciones aplicables: artículos 1 a 4, con excepción del artículo 1, apartado 4.

Rendimiento y tarificación

N.º 390/2013

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red

N.º 391/2013

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 391/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea

Funciones de red

N.º 677/2011

Reglamento (UE) n.º 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 691/2010, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 970/2014 de la Comisión, de 12 de septiembre de 2014
– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 25, y anexos.

N.º 255/2010

Reglamento (UE) n.º 255/2010 de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012

– Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1006 de la Comisión, de 22 de junio de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 15, y anexos.

N.º 2011/4130

Decisión de la Comisión C(2011) 4130, de 7 de julio de 2011, sobre el nombramiento del gestor de red para las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) del Cielo Único Europeo

Interoperabilidad

N.º 1032/2006

Reglamento (CE) n.º 1032/2006 de la Comisión, de 6 de julio de 2006, por el que se establecen requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo, modificado por:

– Reglamento (CE) n.º 30/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009
–

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9, y anexos I a V.

N.º 1033/2006

Reglamento (CE) n.º 1033/2006 de la Comisión, de 4 de julio de 2006, por el que se establecen los requisitos relativos a los procedimientos de los planes de vuelo en la fase de prevuelo para el cielo único europeo, modificado por:

– Reglamento (UE) n.º 929/2010 de la Comisión, de 18 de octubre de 2010
– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012
– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 428/2013 de la Comisión, de 8 de mayo de 2013
– Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2120 de la Comisión, de 2 de diciembre de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5, y anexo.

N.º 633/2007

Reglamento (CE) n.º 633/2007 de la Comisión, de 7 de junio de 2007, por el que se establecen requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a

efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo, modificado por:

– Reglamento (UE) n.º 283/2011 de la Comisión, de 22 de marzo de 2011

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, y anexos I a IV.

N.º 29/2009

Reglamento (CE) n.º 29/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se establecen requisitos relativos a los servicios de enlace de datos para el cielo único europeo, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) 2015/310 de la Comisión, de 26 de febrero de 2015

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 14, y anexos I a III.

N.º 262/2009

Reglamento (CE) n.º 262/2009 de la Comisión, de 30 de marzo de 2009, por el que se establecen requisitos para la atribución y utilización coordinadas de los códigos de interrogador en modo S para el cielo único europeo, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2345 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 12, y anexos I a VI.

N.º 73/2010

Reglamento (UE) n.º 73/2010 de la Comisión, de 26 de enero de 2010, por el que se establecen requisitos relativos a la calidad de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica para el cielo único europeo, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1029/2014 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2014

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 13, y anexos I a X.

N.º 1206/2011

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1206/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos en materia de identificación de aeronaves para la vigilancia del cielo único europeo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 11, y anexos I a VII.

N.º 1207/2011

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1028/2014 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2014
– Reglamento de Ejecución (UE) 2017/386 de la Comisión, de 6 de marzo de 2017

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 14, y anexos I a IX.

N.º 1079/2012

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1079/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo, modificado por:

– Reglamento de Ejecución (UE) n.º 657/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013
– Reglamento de Ejecución (UE) 2016/2345 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 14, y anexos I a V.

SESAR

N.º 219/2007

Reglamento (CE) n.º 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR), modificado por:

– Reglamento (CE) n.º 1361/2008 del Consejo, de 16 de diciembre de 2008
– Reglamento (UE) n.º 721/2014 del Consejo, de 16 de junio de 2014

Disposiciones aplicables: artículo 1, apartados 1 a 2 y 5 a 7, artículo 2, artículo 3, artículo 4, apartado 1, y anexo.

N.º 409/2013

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 409/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, relativo a la definición de proyectos comunes, el establecimiento de un mecanismo de gobernanza y la identificación de los incentivos de apoyo a la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 15.

N.º 716/2014

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 716/2014 de la Comisión, de 27 de junio de 2014, relativo al establecimiento del proyecto piloto común destinado a respaldar la ejecución del Plan Maestro de Gestión del Tránsito Aéreo europeo

Espacio aéreo

N.º 2150/2005

Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9, y anexo.

N.º 923/2012

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010, modificado por:

– Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015,
– Reglamento de Ejecución (UE) 2016/1185 de la Comisión, de 20 de julio de 2016.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, y anexo, incluidos sus apéndices.

N.º 1332/2011

Reglamento (UE) n.º 1332/2011 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolisión de a bordo, modificado por:

– Reglamento (UE) 2016/583 de la Comisión, de 15 de abril de 2016

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 4, y anexo.

E. MEDIO AMBIENTE Y RUIDO

N.º 2002/49

Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, modificada por:

– Reglamento (CE) n.º 1137/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008
– Directiva (UE) 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo de 2015

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 12, y anexos I a VI.

N.º 2003/96

Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad

Disposiciones aplicables: artículo 14, apartado 1, letra b), y apartado 2.

N.º 2006/93

Directiva 2006/93/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a la regulación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edición (1988)

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5, y anexos I y II.

N.º 598/2014

Reglamento (UE) n.º 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, y anexos I y II.

F. PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES

N.º 2027/97

Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, modificado por:

– Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, y anexo.

N.º 261/2004

Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 16.

N.º 1107/2006

Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 16, y anexos I y II.

G. ASPECTOS SOCIALES

N.º 89/391

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

– Directiva 2007/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007.

Disposiciones aplicables (solo en lo referente a la aviación civil): artículos 1 a 16.

N.º 2000/79

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

Disposiciones aplicables: artículos 2 a 3, y anexo.

N.º 2003/88

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

Disposiciones aplicables (solo en lo referente a la aviación civil): artículos 1 a 20 y 22 a 23.