BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

# SECCION CORTES GENERALES

X LEGISLATURA

Serie A:
ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS | 25 de mayo de 2012 | Núm. 53

## Autorización de Tratados y Convenios Internacionales

**110/000035** (CD) Acuerdo sobre un espacio aéreo común entre la Unión Europea y sus Estados miembros por una parte, y Georgia, por otra, hecho en Bruselas el 2 de diciembre de 2010.

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha acordado la publicación del asunto de referencia.

(110) Autorización de Convenios Internacionales.

110/000035

Autor: Gobierno.

Acuerdo sobre un espacio aéreo común entre la Unión Europea y sus Estados miembros por una parte, y Georgia, por otra, hecho en Bruselas el 2 de diciembre de 2010.

Acuerdo:

Encomendar Dictamen a la Comisión de Asuntos Exteriores y publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, estableciendo plazo para presentar propuestas, que tendrán la consideración de enmiendas a la totalidad o de enmiendas al articulado conforme al artículo 156 del Reglamento, por un periodo de quince días hábiles, que finaliza el día 12 de junio de 2012.

En consecuencia se ordena la publicación en la Sección Cortes Generales del BOCG, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo de las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado de 19 de diciembre de 1996.

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de mayo de 2012.—P. D. El Letrado Mayor de las Cortes Generales, **Manuel Alba Navarro.**

ACUERDO SOBRE UN ESPACIO AÉREO COMÚN ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y SUS ESTADOS MIEMBROS DE UNA PARTE, Y GEORGIA, POR OTRA, HECHO EN BRUSELAS EL 2 DE DICIEMBRE DE 2010

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 Italiana, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, el Gran Ducado de Luxemburgo, la República de Hungría, 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, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte,

Partes en el Tratado de la Unión Europea y en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo sucesivo denominados los «Estados miembros», y

La Unión Europea,

por una parte, y

Georgia, en lo sucesivo denominada «Georgia»,

por otra,

Tomando nota del Acuerdo de colaboración y de cooperación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Georgia, por otra, hecho en Luxemburgo el 22 de abril de 1996;

Deseosos de crear un Espacio Aéreo Común (EAC) basado en el acceso mutuo a los mercados del transporte aéreo de las Partes, en unas condiciones de competencia equitativas y en la observancia de las mismas normas, incluidas las relativas a la seguridad aérea, la protección de la aviación, la gestión del tránsito aéreo, los aspectos sociales y el medio ambiente;

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

Reconociendo la importancia del transporte aéreo para el fomento del comercio, el turismo y la inversión;

Tomando nota del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Conviniendo en que las normas del EAC deben basarse en la legislación pertinente vigente en la Unión Europea, tal como establece el anexo III del presente Acuerdo;

Reconociendo que el pleno cumplimiento de las normas del EAC permite a las Partes aprovechar todas sus ventajas, en particular abrir el acceso a los mercados y potenciar al máximo los beneficios para los consumidores, la industria y los trabajadores de ambas Partes;

Reconociendo que la creación del EAC y la aplicación de sus normas no pueden lograrse sin la adopción de disposiciones transitorias, cuando proceda;

Reconociendo la importancia de una asistencia adecuada a este respecto;

Deseosos de brindar a las compañías aéreas la posibilidad de ofrecer a los viajeros y expedidores precios y servicios competitivos en mercados abiertos;

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

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

Deseosos de garantizar a las compañías aéreas unas condiciones de competencia equitativas que les permitan operar en condiciones de equidad e igualdad de oportunidades para prestar los servicios acordados;

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

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

Señalando la importancia de la protección de los consumidores, incluidas las medidas que a tal fin ofrece el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999;

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

Han convenido en lo siguiente:

## ARTÍCULO 1

### Definiciones

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

1. «Servicios acordados» y «rutas especificadas»: el transporte aéreo internacional de conformidad con el artículo 2 (Concesión de derechos) y el anexo I del presente Acuerdo.
2. «Acuerdo»: el presente Acuerdo, así como sus anexos y cualesquiera modificaciones introducidas en los mismos.
3. «Transporte aéreo»: el transporte a bordo de aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido a cambio de una remuneración o por arrendamiento, lo cual, para no dejar lugar a dudas, incluye el transporte aéreo regular y no regular (charter) y los servicios exclusivamente de carga.

4. «Autoridades competentes»: las agencias oficiales o entidades responsables de las funciones administrativas con arreglo al presente Acuerdo.

5. «Aptitud»: la condición en la cual una compañía aérea satisface los requisitos necesarios para prestar servicios de transporte aéreo internacional, es decir, tiene una capacidad financiera suficiente y unos conocimientos adecuados en materia de gestión y está dispuesta a cumplir las disposiciones legales y reglamentarias y las normas que regulan la explotación de esos servicios.

6. «Nacionalidad»: la condición en la cual una compañía aérea satisface los requisitos relativos a aspectos como la propiedad, el control efectivo y el centro de actividad principal.

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

a) toda enmienda que, habiendo entrado en vigor con arreglo al artículo 94.a) del Convenio, haya sido ratificada tanto por Georgia como por el Estado o Estados miembros de la Unión Europea, y

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

8. «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 esos servicios tengan su origen o fin en el territorio del Estado receptor.

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

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

11. «Acuerdo ZECA»: el Acuerdo Multilateral entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, la República de Albania, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Bosnia y Herzegovina, la República de Croacia, la República de Islandia, la República de Montenegro, el Reino de Noruega, la República de Serbia y la Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo[1], sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación (ZECA).

12. «País Euromed»: cualquiera de los países mediterráneos que participan en la Política Europea de Vecindad (que, en la fecha de firma del Acuerdo, son Marruecos, Argelia, Túnez, Libia, Egipto, Líbano, Jordania, Israel, los Territorios Palestinos, Siria y Turquía).

13. «Nacional»: toda persona física de nacionalidad georgiana por lo que respecta a la Parte Georgiana, o de nacionalidad de un Estado miembro por lo que respecta a la Parte Europea, o toda persona jurídica que se encuentre en todo momento bajo el control efectivo, ya sea directamente o por participación mayoritaria, de personas físicas que posean la nacionalidad georgiana, por lo que respecta a la Parte Georgiana, o de personas físicas o jurídicas que posean la nacionalidad de un Estado miembro o alguno de los terceros países indicados en el anexo IV, por lo que respecta a la Parte Europea.

14. «Licencias de explotación»: en el caso de la Unión Europea y sus Estados miembros, las licencias de explotación y cualesquiera otros documentos o certificados pertinentes expedidos con arreglo a la legislación pertinente de la Unión Europea en vigor, y, en el caso de Georgia, las licencias, los certificados y los permisos expedidos con arreglo a la legislación georgiana pertinente en vigor.

15. «Partes»: por un lado, la Unión Europea o sus Estados miembros, o la Unión Europea y sus Estados miembros, de conformidad con sus respectivas competencias (Parte Europea), y, por otro, Georgia (Parte Georgiana).

16. «Precio»:

i) las «tarifas aéreas» que se deban pagar a las compañías aéreas o a sus agentes u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros y equipajes en los servicios aéreos y cualesquiera condiciones de aplicación de dichos precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares, y

ii) los «fletes aéreos» que se deban pagar en concepto de transporte de carga y las condiciones de aplicación de dichos precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares.

Esta definición abarcará, cuando proceda, el transporte de superficie ligado al transporte aéreo internacional, así como las condiciones de su aplicación.

17. «Centro de actividad principal»: el domicilio social o sede principal de una compañía aérea comunitaria en la Parte a partir de la cual se ejercen las principales funciones financieras y el control operacional, incluida la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de la compañía aérea.

18. «Obligación de servicio público»: toda obligación impuesta a las compañías aéreas para garantizar en una ruta especificada unos servicios aéreos regulares mínimos que cumplan determinados requisitos en materia de continuidad, regularidad, precios y capacidad mínima, los cuales las compañías aéreas no asumirían si tuvieran únicamente en cuenta su interés comercial. Las compañías aéreas podrán recibir una

1 En virtud de la Resolución n.º 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, de 10 de junio de 1999.

compensación de la Parte afectada para el cumplimiento de las obligaciones de servicio público.

19. «Subvención»: toda aportación financiera concedida por las autoridades, organismos regionales u otros organismos públicos, es decir, una de las siguientes situaciones:

a) cuando una práctica de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público implique una transferencia directa de fondos, tales como subvenciones, préstamos o aportaciones de capital, posibles transferencias directas de fondos a la empresa o la asunción de pasivos de la compañía, tales como garantías de préstamos, inyecciones de capital, propiedad o protección contra la quiebra o seguros,

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

c) cuando un Gobierno o entidad regional u otro organismo público aporte bienes o servicios distintos de infraestructura general o adquiera bienes o servicios, o

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

y con ello se otorgue un beneficio.

20. «SESAR»: la implementación técnica del Cielo Único Europeo, que ofrece una investigación, un desarrollo y un despliegue sincronizados y coordinados de las nuevas generaciones de sistemas de gestión del tránsito aéreo.

21. «Territorio»: por lo que respecta a Georgia, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo su soberanía, dominio, protección o mandato y, por lo que respecta a la Unión Europea, las áreas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial donde se aplican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europa y en las condiciones establecidas en dichos Tratados o en cualquier instrumento que suceda a éstos. La aplicación del presente Acuerdo al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en su controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que se encuentra situado el aeropuerto y de la continuación de la suspensión del Aeropuerto de Gibraltar de las medidas en materia de aviación de la Unión Europea existentes a fecha de 18 de septiembre de 2006 y entre Estados miembros, de acuerdo con la declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, convenida en Córdoba el 18 de septiembre de 2006.

22. «Tasa de usuario»: una tasa aplicada a las compañías aéreas por la provisión de servicios o instalaciones aeroportuarias, medioambientales, de navegación aérea o de protección de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones conexos.

## TÍTULO I

## Disposiciones económicas

### ARTÍCULO 2

### Concesión de derechos

l. Cada Parte concederá con carácter recíproco a las compañías aéreas de la otra Parte, de conformidad con los anexos I y II, los siguientes derechos para el ejercicio de actividades de transporte aéreo internacional:

a) derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;

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

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

d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

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

a) a Georgia, el derecho a admitir a bordo, en el territorio de un Estado miembro, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro a cambio de una contraprestación;

b) a la Unión Europea, el derecho a admitir a bordo, en el territorio de Georgia, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de Georgia a cambio de una contraprestación.

### ARTÍCULO 3

### Autorizaciones

1. Cuando las autoridades competentes de una Parte reciban una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea de la otra Parte, concederán dicha autorización con la mínima demora administrativa, a condición de que:

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

— la compañía aérea tenga su principal centro de actividad en Georgia y esté en posesión de un certifica-

do de explotación válido de conformidad con la legislación aplicable de Georgia,

— Georgia ejerza y mantenga el control reglamentario efectivo de la compañía aérea, y

— salvo disposición en contrario con arreglo al artículo 6 (Inversiones) del presente Acuerdo, la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o esté bajo el control efectivo de Georgia y/o nacionales de Georgia;

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

— la compañía aérea tenga su principal centro de actividad en el territorio de un Estado miembro de la Unión Europea en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y esté en posesión de una licencia de explotación válida,

— el Estado miembro responsable de la expedición del certificado de operador aéreo ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, y la autoridad competente pertinente esté claramente identificada, y

— salvo disposición en contrario con arreglo al artículo 6 (Inversiones) del presente Acuerdo, la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, de los Estados miembros y/o nacionales de los Estados miembros, o de otros Estados enumerados en el anexo IV y/o los nacionales de esos otros Estados;

c) la compañía aérea cumpla los requisitos prescritos por las disposiciones legales y reglamentarias aplicadas normalmente por la autoridad competente a la explotación de servicios de transporte aéreo; y

d) se mantengan y administren las disposiciones de los artículos 14 (Seguridad aérea) y 15 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

**Reconocimiento recíproco de resoluciones normativas con respecto a la aptitud, la propiedad y el control de las compañías aéreas**

Cuando las autoridades competentes de una Parte reciban una solicitud de autorización de una compañía aérea de la otra Parte, reconocerán toda resolución de las autoridades competentes de esa Parte relativa a la aptitud o la nacionalidad de dicha compañía aérea, de igual manera que si la resolución hubiera sido dictada por sus propias autoridades competentes, y no incidirá más en estas materias, sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) y b) del presente artículo.

a) Si, tras recibir una solicitud de autorización de una compañía aérea, o tras la concesión de tal autorización, las autoridades competentes de la Parte receptora tienen un motivo específico para dudar, pese a la resolución las autoridades competentes de la otra Parte, de que se hayan cumplido los requisitos prescritos en el artículo 3 (Autorizaciones) del presente Acuerdo para la concesión de autorizaciones o permisos, deberán advertir inmediatamente a esas autoridades exponiendo razones sustantivas de sus dudas. En ese caso, las Partes podrán solicitar consultas, en particular a los representantes de las autoridades competentes pertinentes, o información adicional en relación con sus dudas, y esas solicitudes deberán atenderse lo antes posible. Si las dudas persisten, la Parte en cuestión podrá someter el asunto al Comité Mixto establecido con arreglo al artículo 22 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.

b) El presente artículo no es aplicable al reconocimiento de resoluciones sobre:

— certificados o licencias de seguridad,
— procedimientos de seguridad, o
— cobertura de seguros.

ARTÍCULO 5

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

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

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

— si la compañía aérea no tiene su principal centro de actividad en Georgia o no está en posesión de un certificado de explotación válido de conformidad con la legislación aplicable de Georgia,

— si Georgia no ejerce o mantiene el control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o

— salvo disposición en contrario con arreglo al artículo 6 (Inversiones) del presente Acuerdo, si la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no está bajo el control efectivo de Georgia y/o nacionales de Georgia;

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

— si la compañía aérea no tiene su principal centro de actividad en el territorio de un Estado miembro de la Unión Europea en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea o no está en posesión de una licencia de explotación válida,

— si el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce ni mantiene un control reglamenta-

rio efectivo de la compañía aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada, o

— salvo disposición en contrario con arreglo al artículo 6 (Inversiones) del presente Acuerdo, si la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, de los Estados miembros y/o nacionales de los Estados miembros, o de los otros Estados enumerados en el anexo IV y/o nacionales de esos otros Estados;

c) si la compañía aérea ha incumplido las disposiciones legales y reglamentarias mencionadas en el artículo 7 (Aplicación de las disposiciones legales y reglamentarias) del presente Acuerdo;

d) si no se mantienen o administran las disposiciones de los artículos 14 (Seguridad aérea) y 15 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo; o

e) si una de las Partes ha determinado, de conformidad con el artículo 8 (Entorno competitivo) del presente Acuerdo, que no se cumplen los requisitos relativos a un entorno competitivo.

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

3. Ninguna de las Partes ejercerá los derechos que le otorga el presente artículo para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a compañías aéreas de la otra Parte aduciendo que una parte mayoritaria de la propiedad o del control efectivo de la compañía aérea está en manos de una o varias Partes de la ZECA o de nacionales de dichas Partes, a condición de que esa o esas Partes de la ZECA ofrezcan un trato recíproco.

ARTÍCULO 6

**Inversiones**

No obstante lo dispuesto en los artículos 3 (Autorizaciones) y 5 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones) del presente Acuerdo, la propiedad mayoritaria o el control efectivo de una compañía aérea de Georgia por parte de los Estados miembros o sus nacionales, o de una compañía aérea de la Unión Europea por parte de Georgia o sus nacionales, exigirá la decisión previa del Comité Mixto creado por el presente Acuerdo con arreglo al artículo 22, apartado 2 (Comité Mixto), del presente Acuerdo.

Esta decisión especificará las condiciones ligadas a la explotación de los servicios acordados en virtud del presente Acuerdo y los servicios entre terceros países y las Partes. Lo dispuesto en el artículo 22, apartado 8 (Comité Mixto), no se aplicará a este tipo de decisiones.

ARTÍCULO 7

**Observancia de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables**

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

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

ARTÍCULO 8

**Entorno competitivo**

1. Las Partes reconocen que comparten el objetivo de contar con un entorno equitativo y competitivo para la prestación de los servicios aéreos. Asimismo, reconocen que es más probable que las compañías aéreas utilicen prácticas competitivas equitativas si funcionan sobre una base totalmente comercial y no se benefician de ayudas estatales.

2. En el ámbito de aplicación del presente Acuerdo, y sin perjuicio de cualesquiera disposiciones especiales contenidas en él, queda prohibida toda discriminación por razón de nacionalidad.

3. Las ayudas estatales que falsean o amenazan falsear la competencia favoreciendo a determinadas empresas o productos o servicios de la aviación son incompatibles con el correcto funcionamiento del presente Acuerdo en la medida en que puedan afectar al comercio entre las Partes en el sector de la aviación.

4. Toda práctica contraria al presente artículo se evaluará sobre la base de los criterios derivados de la aplicación de las normas de competencia vigentes en la Unión Europea, especialmente del artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y los instrumentos interpretativos adoptados por las instituciones de la Unión Europea.

5. Si una de las Partes considera que existen condiciones en el territorio de la otra Parte, en particular debido a una ayuda, que podrían afectar negativamente a la capacidad de sus compañías aéreas de competir en condiciones de equidad e igualdad de oportunidades, podrá presentar las correspondientes observaciones a la otra Parte. Además, podrá solicitar una reunión del Comité Mixto con arreglo al artículo 22 (Comité Mixto) del presente Acuerdo. Se iniciarán consultas en el plazo

de treinta días a partir de la recepción de dicha solicitud. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de treinta días desde la fecha de inicio de las consultas, habrá motivo para que la Parte que solicitó las consultas tome medidas para denegar, rechazar, revocar, suspender o condicionar como proceda la autorización de la compañía o compañías en cuestión, de conformidad con el artículo 5 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones).

6. Las medidas mencionadas en el apartado 5 serán apropiadas, proporcionadas y limitadas, en su ámbito y duración, a lo estrictamente necesario. Se dirigirán exclusivamente a la compañía o compañías aéreas beneficiarias de una ayuda o de las condiciones mencionadas en el presente artículo, y se entenderán sin perjuicio del derecho de ambas Partes de adoptar medidas con arreglo al artículo 24 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.

7. Una Parte podrá, previa notificación a la otra Parte, ponerse en contacto con las entidades gubernamentales responsables en el territorio de la otra Parte, a nivel nacional, provincial o local, para debatir cuestiones relacionadas con el presente artículo.

8. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias de las Partes en materia de obligaciones de servicio público en el territorio de las Partes.

ARTÍCULO 9

**Oportunidades comerciales**

Representantes de las compañías aéreas.

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

2. Las compañías aéreas de cada Parte disfrutarán del derecho a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de esta última, el personal de gestión y ventas. así como el personal técnico, operativo y de otras especialidades, que resulte necesario para la prestación de los servicios de transporte aéreo.

Asistencia en tierra.

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

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

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

b) Para las siguientes categorías de servicios de asistencia en tierra, a saber, equipajes, operaciones en pista, carburante y lubricación, carga y correo (manipulación entre la terminal y la aeronave), los derechos previstos en los incisos i) y ii) de la letra a) estarán sujetos exclusivamente a limitaciones físicas u operativas con arreglo a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el territorio de la otra Parte. Cuando dichas limitaciones impidan la autoasistencia y no exista competencia efectiva entre los proveedores de servicios de asistencia en tierra, dichos servicios se ofrecerán en su totalidad en condiciones equitativas y no discriminatorias a todas las compañías aéreas; sus precios no excederán de su coste íntegro, incluido un rendimiento razonable sobre los activos, después de amortización.

Ventas, gastos locales y transferencia de fondos.

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

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

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

Acuerdos de cooperación.

7. En el marco de la prestación u oferta de servicios en virtud del presente Acuerdo, las compañías aéreas de las Partes podrán concertar acuerdos de cooperación comercial en materias tales como reserva de capacidad o código compartido con:

a) cualquier compañía o compañías aéreas de las Partes,

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

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

a condición de que, i) todos los participantes en dichos acuerdos dispongan de las habilitaciones de ruta pertinentes, y ii) los acuerdos cumplan los requisitos en materia de seguridad y competencia que se apliquen normalmente en tales casos. Por lo que respecta al uso de un código compartido en la venta de servicios de transporte aéreo de pasajeros, el comprador será informado en el punto de venta, o en todo caso antes del embarque, de qué proveedor de transporte prestará las distintas partes del servicio.

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

b) Por añadidura, y no obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los proveedores indirectos de servicios de transporte de carga de las Partes utilizar sin restricciones, en relación con el transporte aéreo, cualquier transporte de carga de superficie con destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de Georgia y de la Unión Europea, o en terceros países, incluido el transporte con origen o destino en cualquier aeropuerto con servicios de aduanas, e incluido también, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las compañías aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie si lo desean, o bien concertar acuerdos con otros transportistas de superficie, incluso si dicho transporte de superficie lo realizan otras compañías aéreas o proveedores indirectos de servicios de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se dé a los expedidores una impresión engañosa sobre las circunstancias de dicho transporte.

Arrendamiento.

9.a) Las compañías aéreas de las Partes podrán prestar los servicios acordados utilizando aeronaves y tripulaciones arrendadas a cualquier compañía, incluidas compañías de terceros países, a condición de que todos los participantes en dichos acuerdos cumplan los requisitos prescritos en las disposiciones legales y reglamentarias que las Partes apliquen normalmente a tales acuerdos.

b) Ninguna de las Partes exigirá que las compañías aéreas que arrienden sus equipos dispongan de derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo.

c) El arrendamiento con tripulación por parte de compañías aéreas georgianas de aeronaves pertenecientes a compañías aéreas de terceros países, así como el arrendamiento con tripulación por parte de compañías aéreas de la Unión Europea de aeronaves pertenecientes a compañías aéreas de terceros países distintos de los mencionados en el anexo IV del presente Acuerdo, con el fin de ejercitar los derechos previstos en el presente Acuerdo, se realizará solo en casos excepcionales o para satisfacer necesidades temporales. Tales arrendamientos deberán someterse a la aprobación previa de la autoridad expedidora de la licencia de la compañía aérea arrendadora y de la autoridad competente de la otra Parte.

Franquicias y utilización de la marca comercial.

10. Las compañías aéreas de una Parte podrán concertar acuerdos de franquicia o de utilización de la marca comercial con empresas, incluidas las compañías aéreas, de la otra Parte o de terceros países, siempre y cuando las compañías aéreas estén debidamente habilitadas para concertarlos y reúnan los requisitos prescritos en las disposiciones legales y reglamentarias que las Partes apliquen a este tipo de acuerdos, en particular las que exigen la divulgación de la identidad de la compañía aérea que presta el servicio.

ARTÍCULO 10

**Derechos de aduana y fiscalidad**

1. Al llegar al territorio de una de las Partes, las aeronaves utilizadas 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 motores), los suministros para la aeronave (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por estos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros objetos destinados o utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional, quedarán exentos, en condiciones de reciprocidad y con arreglo a su legislación aplicable pertinente, de toda restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y gravá-

menes o tasas similares que: a) sean aplicados por las autoridades nacionales o locales o la Unión Europea, y b) no estén basados en el coste de los servicios prestados, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, quedarán exentos, en condiciones de reciprocidad y con arreglo a la legislación aplicable pertinente, de los impuestos, derechos, gravámenes y tasas a que se refiere el apartado 1, a excepción de los basados en el coste de los servicios prestados:

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

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

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

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

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

3. No obstante cualquier otra disposición en contrario, nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo impedirá a las Partes imponer derechos, impuestos o gravámenes sobre el combustible suministrado en su territorio en condiciones no discriminatorias para su utilización en una aeronave de una compañía aérea que opere entre dos puntos de su territorio.

4. El equipo y los suministros mencionados en los apartados 1 y 2 podrán ser sometidos a la vigilancia o el control de las autoridades adecuadas y no podrán transferirse sin el pago de los derechos de aduana e impuestos correspondientes.

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

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

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. El equipo de a bordo normal, así como los materiales y suministros normalmente conservados a bordo de las aeronaves de una compañía aérea de una de las Partes, solo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte previa autorización de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En tal caso podrán ser objeto de supervisión de las citadas autoridades hasta ser reexportados o vendidos de cualquier otro modo, de conformidad con la normativa aduanera.

9. Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán al ámbito del IVA, a excepción del impuesto sobre el volumen de negocios de las importaciones. Las disposiciones de los respectivos convenios en vigor entre un Estado miembro y Georgia destinados a evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio no se verán afectadas por el presente Acuerdo.

## ARTÍCULO 11

### Tasas de usuario de los aeropuertos e infraestructuras y servicios aeroportuarios

1. 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 las instalaciones y servicios de navegación aérea y control del tráfico aéreo, de los aeropuertos, de protección de la aviación, y de servicios e infraestructuras conexos, sean justas y razonables, no establezcan discriminaciones indebidas y se repartan equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. Dichas tasas podrán reflejar, 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 sistema aeroportuario en cuestión. Las tasas podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las infraestructuras y servicios por los que se cobren tasas de usuario se proveerán de manera eficiente y económica. En cualquier caso, las tasas de usuario aplicables a las compañías aéreas de la otra Parte se calcularán de forma que en ningún caso sus condiciones resulten menos favorables que las condiciones más favorables

de que pueda gozar cualquier otra compañía aérea en el momento de su cálculo.

2. Las Partes solicitarán la celebración de consultas entre las autoridades u organismos competentes en materia de tasas en su territorio y las compañías aéreas o sus organismos representantes que utilicen los correspondientes servicios e infraestructuras, y garantizarán que dichas autoridades u organismos y las compañías aéreas o sus organismos representantes intercambien la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas conforme a los principios enunciados en los apartados 1 y 2. Las Partes garantizarán que las autoridades competentes en materia de aplicación de tasas notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de modificación de las tasas de usuario, a fin de permitir que dichas autoridades consideren las opiniones expresadas por los usuarios antes de que se efectúe el cambio.

3. En los procedimientos de solución de controversias con arreglo al artículo 23 (Solución de controversias y arbitraje) del presente Acuerdo, no se considerará que una Parte ha contravenido una disposición del presente artículo a menos que:

a) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión de la tasa o la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o

b) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir la aplicación de cualquier tasa o práctica incompatibles con el presente artículo.

ARTÍCULO 12

**Precios**

1. Las Partes permitirán que los precios sean fijados libremente por las compañías aéreas en condiciones de competencia libre y leal.

2. Las Partes no exigirán que los precios sean registrados o notificados.

3. Las autoridades competentes podrán celebrar reuniones para debatir cuestiones tales como los precios considerados injustos, no razonables, discriminatorios o subvencionados, entre otras.

ARTÍCULO 13

**Estadísticas**

1. Cada Parte facilitará a la otra Parte los datos estadísticos exigidos por las disposiciones legales y reglamentarias nacionales y, previa petición, los demás datos estadísticos disponibles que puedan razonablemente exigirse con el fin de revisar la explotación de los servicios aéreos.

2. Las Partes cooperarán en el ámbito del Comité Mixto, de conformidad con el artículo 22 (Comité Mixto) del presente Acuerdo, para facilitar el intercambio de información estadística a efectos de seguimiento del desarrollo de los servicios aéreos con arreglo al presente Acuerdo.

TÍTULO II

**Cooperación en materia de reglamentación**

ARTÍCULO 14

**Seguridad aérea**

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo II del presente Acuerdo, las Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en la legislación sobre seguridad aérea que se especifica en la parte C del anexo III del presente Acuerdo, en las condiciones definidas a continuación.

2. Las Partes cooperarán para garantizar la aplicación por parte de Georgia de la legislación indicada en el apartado 1. A tal fin, se implicará a Georgia 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.

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

4. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes podrán pedir en todo momento la celebración de consultas en relación con las normas de seguridad que mantenga la otra Parte.

5. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes tomarán inmediatamente todas las medidas adecuadas cuando determinen que una aeronave, un producto o una operación pueden:

a) incumplir las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio o con la legislación que se especifica en la parte C del anexo III del presente Acuerdo, según proceda,

b) generar serias dudas —determinadas a raíz de una inspección con arreglo al apartado 3 del presente artículo— de que una aeronave o la utilización de una aeronave incumplen las normas mínimas fijadas de conformidad con el Convenio o con la legislación que se especifica en la parte C del anexo III del presente Acuerdo, según proceda, o

c) generar serias dudas acerca de la falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas mínimas fijadas de conformidad con el Convenio o la legislación que se especifica en la parte C del anexo III del presente Acuerdo, según proceda.

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

7. Si las medidas adoptadas de conformidad con el apartado 5 no se suspenden aun cuando haya dejado de existir el factor que las motivó, cualquiera de las Partes podrá someter la cuestión al Comité Mixto.

ARTÍCULO 15

**Protección de la aviación**

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo II del presente Acuerdo, las Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea sobre protección de la aviación que se especifica en la parte D del anexo III del presente Acuerdo, en las condiciones definidas a continuación.

2. Georgia podrá ser objeto de una inspección de la Comisión Europea con arreglo a la legislación de la Unión Europea sobre protección indicada en el anexo III del presente Acuerdo. Las Partes establecerán el mecanismo necesario para el intercambio de información sobre los resultados de las inspecciones de seguridad.

3. Siendo la garantía de seguridad de las aeronaves civiles y sus pasajeros y tripulación un prerrequisito fundamental para la prestación de servicios aéreos internacionales, las Partes reafirman sus obligaciones mutuas en materia de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y, en particular, las obligaciones emanadas del Convenio de Chicago, del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las 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, y del Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, en la medida en que ambas Partes contratantes sean Partes en dichos convenios, así como de todos los demás convenios y protocolos relacionados con la protección de la aviación civil en los que ambas Partes sean miembros.

4. Las Partes, previa solicitud, se prestarán toda la asistencia mutua necesaria para prevenir tanto 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 sus relaciones mutuas, las Partes actuarán de conformidad con las Normas de protección de la aviación y, en la medida en que les sean aplicables, las Prácticas recomendadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) designadas como anexos al Convenio. Ambas Partes exigirán que los operadores de aeronaves matriculados en su registro y los que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio, así como los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, se ajusten en sus actuaciones a dichas disposiciones de protección de la aviación.

6. Las Partes velarán por que se adopten medidas efectivas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, y se realicen las correspondientes comprobaciones de la tripulación, la carga (incluidos los equipajes facturados) y los suministros de la aeronave, antes del embarque o las operaciones de carga y durante los mismos, y por que dichas medidas se adapten a cualquier aumento de la amenaza. Cada Parte acepta que se podrá exigir a sus compañías aéreas que cumplan las disposiciones de protección de la aviación mencionadas en el apartado 5 exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o estancia en el territorio de dicha otra Parte.

7. Cada Parte responderá favorablemente a toda solicitud de la otra Parte de medidas razonables de protección especial para hacer frente a una amenaza particular. Excepto cuando, en caso de emergencia, no resulte razonablemente posible, cada Parte informará por anticipado a la otra Parte de cualesquiera medidas especiales de protección que pretenda introducir y que podrían tener repercusiones financieras u operativas sobre los servicios de transporte aéreo prestados con arreglo al presente Acuerdo. Ambas Partes podrán solicitar una reunión del Comité Mixto para debatir las medidas de protección, conforme a lo previsto en el artículo 22 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.

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

9. Las Partes adoptarán todas las medidas posibles para garantizar que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que esté en tierra dentro de su territorio sea deteni-

da en tierra, salvo que su salida sea necesaria por la misión primordial de proteger vidas humanas. En la medida de lo posible, las medidas se adoptarán sobre la base de consultas mutuas.

10. Cuando una Parte tenga motivos fundados para pensar que la otra Parte está vulnerando las disposiciones sobre protección de la aviación del presente artículo, podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con la otra Parte.

11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones), la falta de consecución de un acuerdo satisfactorio transcurridos quince (15) días desde la fecha de la solicitud, será motivo para denegar, revocar, restringir o condicionar la autorización de explotación o el permiso técnico de una o varias compañías aéreas de la otra Parte.

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

13. Toda actuación con arreglo al apartado 11 del presente artículo se suspenderá una vez que la otra Parte se atenga a lo dispuesto en el presente artículo.

ARTÍCULO 16

**Gestión del tránsito aéreo**

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo II del presente Acuerdo, las Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en la legislación que se especifica en la parte B del anexo III del presente Acuerdo, en las condiciones definidas a continuación.

2. Las Partes cooperarán en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo para ampliar el Cielo Único Europeo a Georgia a fin de mejorar las normas de seguridad actuales y la eficiencia general del tránsito aéreo en Europa, optimizar la capacidad, reducir los retrasos al mínimo y aumentar la eficiencia medioambiental. A tal fin, se implicará a Georgia en el Comité del Cielo Único, en calidad de observador, desde la fecha de entrada en vigor del Acuerdo. El Comité Mixto tendrá la responsabilidad de supervisar y de facilitar la cooperación en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo.

3. A fin de facilitar la aplicación de la normativa del Cielo Único Europeo en sus territorios:

a) Georgia tomará las medidas necesarias para adaptar sus estructuras institucionales de gestión del tránsito aéreo al Cielo Único Europeo, en particular garantizando que los organismos nacionales de supervisión pertinentes mantengan al menos una independencia funcional con respecto a los proveedores de servicios de navegación aérea, y

b) la Unión Europea asociará a Georgia a las iniciativas operativas pertinentes en los ámbitos de los servicios de navegación aérea, espacio aéreo e interoperabilidad emanados del Cielo Único Europeo, en particular mediante una implicación temprana del esfuerzo de Georgia para crear bloques funcionales de espacio aéreo, o mediante la oportuna coordinación en SESAR.

ARTÍCULO 17

**Medio ambiente**

1. Las Partes reconocen la importancia de la protección del medio ambiente para el desarrollo y la aplicación de la política de aviación. Las Partes reconocen que es necesaria una acción efectiva mundial, regional, nacional y/o local para reducir al mínimo el impacto de la aviación civil en el medio ambiente.

2. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo II del presente Acuerdo, las Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en la legislación relativa al transporte aéreo que se especifica en la parte E del anexo III del presente Acuerdo.

3. Las Partes reconocen la importancia de trabajar en común y, en el marco de los debates multilaterales, de considerar los impactos de la aviación sobre el medio ambiente y garantizar que las posibles medidas de reducción del impacto sean totalmente coherentes con los objetivos del presente Acuerdo.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará como una limitación a la facultad de las autoridades competentes de una Parte para tomar todas las medidas adecuadas con el fin de prevenir o afrontar de otro modo los efectos del transporte aéreo sobre 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 y se apliquen sin distinción por razón de nacionalidad.

ARTÍCULO 18

**Protección de los consumidores**

Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo II del presente Acuerdo, las Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en la legislación relativa al transporte aéreo que se especifica en la parte G del anexo III del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 19

**Sistemas informatizados de reserva**

Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo II del presente Acuerdo, las Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en la legislación relativa al transporte aéreo que se especifica en la parte H del anexo III del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 20

**Aspectos sociales**

Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo II del presente Acuerdo, las Partes se atendrán en sus actuaciones a lo dispuesto en la legislación relativa al transporte aéreo que se especifica en la parte F del anexo III del presente Acuerdo.

TÍTULO III

**Disposiciones institucionales**

ARTÍCULO 21

**Interpretación y cumplimiento**

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

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

3. Cuando una de las Partes investigue posibles infracciones a las disposiciones del presente Acuerdo en el marco de las competencias que le atribuye el presente Acuerdo, la otra Parte le facilitará toda la información y asistencia necesarias a tal fin.

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

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

ARTÍCULO 22

**Comité Mixto**

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

2. Las decisiones del Comité Mixto se aprobarán por consenso y serán vinculantes para las Partes. Las Partes aplicarán dichas decisiones según sus propias normas.

3. El Comité Mixto establecerá su reglamento interno mediante decisión.

4. El Comité Mixto se reunirá cada vez que sea necesario. Cada Parte podrá solicitar la convocatoria de una reunión.

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

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

7. Si una de las Partes considera que la otra no ha aplicado correctamente una decisión del Comité Mixto, podrá solicitar que éste debata la cuestión. Si el Comité Mixto no puede resolver la cuestión planteada en el plazo de dos meses desde la fecha en que se le haya presentado, la Parte solicitante podrá tomar las medidas de salvaguardia oportunas con arreglo al artículo 24 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.

8. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, en caso de que el Comité Mixto no adopte una decisión sobre una cuestión que se le haya sometido en el plazo de seis meses desde la fecha de su presentación, las Partes podrán tomar las medidas provisionales de salvaguardia oportunas con arreglo al artículo 24 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.

9. De conformidad con el artículo 6 (Inversiones) del presente Acuerdo, el Comité Mixto examinará las cuestiones ligadas a las inversiones bilaterales en casos de participación mayoritaria o cambios en el control efectivo de las compañías aéreas de las Partes.

10. Asimismo, el Comité Mixto impulsará la cooperación a través de las siguientes medidas:

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

b) revisión de las condiciones de mercado que afecten a los servicios aéreos contemplados en el presente Acuerdo,

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

d) examen de posibles ámbitos de desarrollo del Acuerdo, incluida la recomendación de enmiendas al mismo,

e) acuerdo, basado en el consenso, en torno a propuestas, enfoques o documentos de naturaleza procedimental relacionados directamente con el funcionamiento del Acuerdo,

f) consideración y desarrollo de asistencia técnica en los ámbitos cubiertos por el presente Acuerdo, y

g) impulso de la cooperación en los foros internacionales pertinentes.

ARTÍCULO 23

**Solución de controversias y arbitraje**

1. En caso de que surja alguna controversia entre las Partes relativa a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, tratarán primero de resolverla mediante consultas formales en el seno del Comité Mixto con arreglo al artículo 22, apartado 5 (Comité Mixto), del presente Acuerdo.

2. Cualquiera de las Partes podrá someter una controversia relativa a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo que no haya podido resolverse con arreglo al apartado l a una comisión de arbitraje compuesta por tres árbitros, de conformidad con el procedimiento que se establece a continuación:

a) Cada Parte designará un árbitro en el plazo de sesenta (60) días desde la fecha de notificación de la correspondiente solicitud de arbitraje por la comisión de arbitraje, que será transmitida por la otra Parte utilizando los canales diplomáticos; el tercer árbitro deberá ser designado en un plazo adicional de sesenta (60) días por los otros dos árbitros. Si una de las Partes no ha designado árbitro o no se nombra al tercer árbitro en el plazo acordado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI la designación de uno o más árbitros, según proceda.

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

c) La comisión de arbitraje acordará su reglamento interno.

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

3. A solicitud de una Parte, la comisión podrá ordenar a la otra Parte que aplique medidas cautelares a la espera de que se dicte la resolución final.

4. Toda decisión provisional o final de la comisión de arbitraje será vinculante para las Partes.

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

ARTÍCULO 24

**Medidas de salvaguardia**

l. Las Partes adoptarán todas las medidas generales o específicas necesarias para cumplir sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo. Las Partes se cerciorarán de la consecución de los objetivos fijados en el presente Acuerdo.

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

3. La Parte que esté considerando la posibilidad de adoptar medidas de salvaguardia lo notificará sin demora a la otra Parte a través del Comité Mixto, facilitando toda la información pertinente.

4. Las Partes celebrarán consultas con carácter inmediato en el Comité Mixto a fin de encontrar una solución aceptable para todos.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3, letra d) (Autorizaciones), 5, letra d) (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones), así como en los artículos 14 (Seguridad aérea) y 15 (Protección de la aviación), la Parte interesada no podrá adoptar medidas de salvaguardia hasta transcurrido un mes desde la fecha de la notificación mencionada en el apartado 3, a menos que el procedimiento de consulta previsto en el apartado 4 haya concluido antes de que finalice dicho plazo.

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

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

ARTÍCULO 25

**Relación con otros acuerdos**

1. Las disposiciones del presente Acuerdo prevalecerán sobre las disposiciones pertinentes de los acuer-

dos bilaterales vigentes entre Georgia y los Estados miembros. Sin embargo, se podrán seguir ejercitando los derechos de tráfico existentes derivados de dichos acuerdos bilaterales y que no estén regulados por el presente Acuerdo, a condición de que ello no suponga discriminación entre los Estados miembros y sus nacionales.

2. Las Partes consultarán al Comité Mixto, a solicitud de cualquiera de ellas, para que recomiende si Georgia debe adherirse al Acuerdo ZECA.

3. Si las Partes se convierten en Partes en un acuerdo multilateral o se adhieren a decisiones aprobadas por la OACI u otra organización internacional que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, consultarán al Comité Mixto para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse a fin de tomar en consideración las nuevas circunstancias.

ARTÍCULO 26

**Modificaciones**

1. En caso de que una de las Partes desee modificar las disposiciones del presente Acuerdo, lo notificará al Comité Mixto con vistas a su decisión.

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

3. La modificación del presente Acuerdo entrará en vigor una vez se ultimen los respectivos procedimientos internos de cada Parte.

4. El presente Acuerdo se entenderá sin perjuicio del derecho de las Partes, sujeto al cumplimiento del principio de no discriminación y de lo dispuesto en el presente Acuerdo, a adoptar unilateralmente disposiciones legislativas nuevas o modificar su legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en las materias conexas mencionadas en el anexo III del presente Acuerdo.

5. Cuando una de las Partes esté considerando la adopción de disposiciones legislativas nuevas o la modificación de la legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en una de las materias conexas mencionadas en el anexo III del presente Acuerdo, informará adecuadamente de ello a la otra Parte según proceda 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 sea oportuno, de las nuevas disposiciones legislativas adoptadas o de la modificación de la legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en una de las materias conexas mencionadas en el anexo III del presente Acuerdo. A petición de cualquiera de las Partes, el Comité Mixto celebrará, en los sesenta (60) días siguientes, un intercambio de puntos de vista sobre las implicaciones de la nueva norma o modificación legislativa para la adecuada aplicación del presente Acuerdo.

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

a) adoptará una decisión que modifique el anexo III del presente Acuerdo para incluir en él, si fuera necesario en condiciones de reciprocidad, la nueva norma o modificación legislativa,

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

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

ARTÍCULO 27

**Terminación**

Cualquiera de las Partes podrá notificar en todo momento a la otra Parte, utilizando 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 presente Acuerdo quedará sin efecto en la medianoche GMT de la fecha en que finalice la temporada de tráfico de la IATA que se encuentre en curso en el primer aniversario de la recepción de la notificación escrita de terminación, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes de la expiración del referido plazo.

ARTÍCULO 28

**Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional y en la Secretaría de las Naciones Unidas**

El presente Acuerdo y todas sus modificaciones serán registrados en la OACI y en la Secretaría de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 29

**Aplicación provisional y entrada en vigor**

1. El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última nota del canje de notas diplomáticas entre las Partes que confirme la finalización de todos los procedimientos necesarios a tal fin. A los efectos de este canje de notas, Georgia entregará a la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea su nota diplomática a la Unión Europea y sus Estados miembros, y la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea entregará a Georgia la nota diplomática de la Unión Europea y sus Estados miembros. La nota diplomática de la Unión Europea y sus Estados miembros contendrá las comunicaciones por las que cada

uno de los Estados miembros confirmará haber finalizado los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las Partes acuerdan aplicar provisionalmente el presente Acuerdo a partir del primer día del mes siguiente a la fecha de la última nota en la que las Partes se hayan notificado respectivamente la conclusión de los procedimientos necesarios para aplicar el Acuerdo.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Bruselas, el 2 de diciembre de 2010, en dos ejemplares, en lenguas alemana, búlgara, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana, sueca y georgiana, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

---

ANEXO I

**Servicios acordados y rutas especificadas**

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

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

a) En lo que respecta a las compañías aéreas de la Unión Europea: Cualquier punto en la Unión Europea —puntos intermedios en países Euromed, ZECA o países enumerados en el anexo IV— cualquier punto en Georgia puntos posteriores.

b) En lo que respecta a las compañías aéreas de Georgia: Cualquier punto en Georgia —puntos intermedios en países Euromed, ZECA o países enumerados en el anexo IV— cualquier punto en la Unión Europea.

3. Los servicios prestados con arreglo al apartado 2 del presente anexo tendrán su origen o fin en el territorio de Georgia, en el caso de las compañías aéreas georgianas, y en el territorio de la Unión Europea, en el caso de las compañías aéreas de la Unión Europea.

4. Las compañías aéreas de una Parte podrán, en todos sus vuelos o en cualesquiera de ellos, a su discreción:

a) realizar vuelos en cualquiera de las direcciones, o en ambas,

b) combinar distintos números de vuelo en la operación de una aeronave,

c) prestar servicio a puntos intermedios y posteriores, tal como especifica el apartado 2 del presente anexo, así como a puntos situados en territorio de las Partes, en cualquier combinación y orden,

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

e) transferir tráfico entre cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto,

f) efectuar paradas-estancias 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, y

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

5. Las Partes permitirán a todas las compañías aéreas establecer la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que quieran 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 del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves utilizadas por las compañías aéreas de la otra Parte, excepto si lo exigen razones de tipo aduanero, técnico, operativo, medioambiental o sanitario, o en aplicación del artículo 8 (Entorno competitivo) del presente Acuerdo.

6. 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.

---

ANEXO II

**Disposiciones transitorias**

1. La aplicación por parte de Georgia de todas las disposiciones de la legislación de la Unión Europea sobre transporte aéreo indicada en el anexo III del presente Acuerdo, a excepción de la legislación sobre protección de la aviación con arreglo a la parte D del anexo III del presente Acuerdo, será objeto de una evaluación bajo la responsabilidad de la Unión Europea, que será validada mediante decisión del Comité Mixto. La evaluación se realizará, a más tardar, dos años después de la entrada en vigor del Acuerdo.

2. No obstante lo dispuesto en el anexo I del presente Acuerdo, los servicios acordados y las rutas especificadas del presente Acuerdo no incluirán, hasta la fecha de adopción de la decisión mencionada en el apartado 1 del presente anexo II, el derecho a ejercitar derechos de quinta libertad, lo que incluye a las compañías aéreas de Georgia entre puntos situados dentro del territorio de la Unión Europea.

Sin embargo, todos los derechos de tráfico ya concedidos en virtud de alguno de los acuerdos bilaterales entre Georgia y los Estados miembros de la Unión Europea podrán seguir ejercitándose en la medida en que no

se produzcan discriminaciones por razón de nacionalidad entre compañías aéreas de la Unión Europea.

3. La aplicación por parte de Georgia de la legislación sobre protección de la aviación será objeto de una evaluación bajo la responsabilidad de la Unión Europea, que será validada mediante decisión del Comité Mixto. La evaluación se realizará, a más tardar, tres años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo. Entretanto, Georgia aplicará el Documento 30 de la CEAC.

4. Al término del periodo transitorio, la parte confidencial de la legislación sobre protección de la aviación que se especifica en la parte D del anexo III del presente Acuerdo se pondrá a disposición de la autoridad pertinente de Georgia, con sujeción a un acuerdo sobre intercambio de información delicada que incluirá la información clasificada de la UE.

5. La transición gradual de Georgia hacia la plena aplicación de la legislación de la Unión Europea relativa al transporte aéreo indicada en el anexo III del presente Acuerdo podrá ser objeto de evaluaciones periódicas. Las evaluaciones serán realizadas por la Comisión Europea en cooperación con Georgia.

6. A partir de la fecha de la decisión mencionada en el apartado 1 del presente anexo, Georgia 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. Las disposiciones del artículo 4 del presente Acuerdo sobre el reconocimiento recíproco de las resoluciones relativas a la aptitud o la nacionalidad adoptadas por las autoridades competentes de Georgia serán aplicadas por las autoridades competentes de la Unión Europea cuando el Comité Mixto confirme la plena aplicación de las citadas normas sobre licencias de explotación por parte de Georgia.

7. Sin perjuicio de una decisión del Comité Mixto o en el marco del artículo 24 (Medidas de salvaguardia), la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en el registro de Georgia en la fecha de la firma y utilizadas por operadores bajo el control reglamentario de Georgia que dispongan de un certificado de tipo expedido por la AESA, de conformidad con la legislación pertinente de la UE especificada en la parte C del anexo III del presente Acuerdo, será gestionada bajo la responsabilidad de las autoridades georgianas competentes con arreglo a los requisitos nacionales aplicables de Georgia hasta:

a) el 1 de enero de 2015 en el caso de determinadas aeronaves dedicadas exclusivamente a operaciones de transporte de carga,

b) el 31 de diciembre de 2019 en el caso de determinados helicópteros y aeronaves ligeras y ultraligeras dedicadas a operaciones tales como búsqueda y rescate, trabajos aéreos, formación, emergencia, y vuelos agrícolas y humanitarios, de conformidad con los certificados operacionales de las respectivas compañías, a condición de que las aeronaves cumplan las normas internacionales de seguridad aérea establecidas con arreglo al Convenio. Esas aeronaves no se beneficiarán de ningún derecho adicional concedido con arreglo al presente Acuerdo una vez adoptada la decisión mencionada en el apartado 1 del presente anexo.

---

ANEXO III
(Sujeto a actualización periódica)

**Normas aplicables a la aviación civil**

Las «Disposiciones aplicables» de los actos siguientes serán aplicables de conformidad con el presente Acuerdo salvo que se disponga lo contrario en este anexo o en el anexo II del presente Acuerdo («Disposiciones transitorias»). Cuando proceda, se indicarán las adaptaciones de cada uno de esos actos:

A. Acceso al mercado y cuestiones conexas

N.º 95/93

Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios,

modificado por:

El Reglamento (CE) n.º 894/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo.

El Reglamento (CE) n.º 1554/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo.

El Reglamento (CE) n.º 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 12, y 14 bis, apartado 2.

En lo que se refiere a la aplicación del artículo 12, apartado 2, toda referencia a la «Comisión» se entenderá como referencia al «Comité Mixto».

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 25, y anexo.

En lo que se refiere a la aplicación del artículo 10, toda referencia a los «Estados miembros» se entenderá

como referencia a los «Estados miembros de la Unión Europea».

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 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.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 8, y 10, apartado 2.

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 12.

B. Gestión del tránsito 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).

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

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).

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 19, y anexos I y II.

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).

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 11.

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).

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

N.º 2096/2005

Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea,

modificado por:

El Reglamento (CE) n.º 1315/2007 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2007, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2096/2005.

El Reglamento (CE) n.º 482/2008 de la Comisión, de 30 de mayo de 2008, por el que se establece un sistema de garantía de la seguridad del software que deberán implantar los proveedores de servicios de navegación aérea y por el que se modifica el anexo II del Reglamento (CE) n.º 2096/2005.

El Reglamento (CE) n.º 668/2008 de la Comisión, de 15 de julio de 2008, que modifica los anexos II a V del Reglamento (CE) n.º 2096/2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, en lo que se refiere a los métodos de trabajo y procedimientos operativos.

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

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.

N.º 2006/23

Directiva 2006/23/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, relativa a la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 16, 18, 19 y 20, y anexos I a IV.

N.º 730/2006

Reglamento (CE) n.º 730/2006 de la Comisión, de 11 de mayo de 2006, relativo a la clasificación del espacio aéreo y al acceso de los vuelos efectuados de acuerdo con las reglas de vuelo visual por encima del nivel de vuelo 195.

N.º 1794/2006

Reglamento (CE) n.º 1794/2006 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2006, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea.

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.

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.

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).

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 7, artículo 8, frases segunda y tercera, y anexos I a IV.

N.º 1265/2007

Reglamento (CE) n.º 1265/2007 de la Comisión, de 26 de octubre de 2007, por el que se establecen prescripciones sobre la separación entre los canales utilizados en la comunicación oral aeroterrestre en el cielo único europeo.

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

N.º 1315/2007

Reglamento (CE) n.º 1315/2007 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2007, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2096/2005.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 15.

N.º 482/2008

Reglamento (CE) n.º 482/2008 de la Comisión, de 30 de mayo de 2008, por el que se establece un sistema de garantía de la seguridad del software que deberán implantar los proveedores de servicios de navegación aérea y por el que se modifica el anexo II del Reglamento (CE) n.º 2096/2005.

Disposiciones aplicables: artículos l a 5, y anexos I a 11.

N.º 668/2008

Reglamento (CE) n.º 668/2008 de la Comisión, de 15 de julio de 2008, que modifica los anexos II a V del Reglamento (CE) n.º 2096/2005 por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, en lo que se refiere a los métodos de trabajo y procedimientos operativos.

Disposiciones aplicables: artículos l y 2.

N.º 1361/2008

Reglamento (CE) n.º 1361/2008 del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 219/2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR).

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5 (con excepción del artículo 1, apartado 6), y anexo (con excepción de los puntos 11 y 12).

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.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 15, y anexos I a VII.

N.º 30/2009

Reglamento (CE) n.º 30/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1032/2006 en lo relativo a los requisitos para los sistemas automáticos de intercambio de datos de vuelo que dan soporte a los servicios de enlace de datos.

Disposiciones aplicables: artículos 1 y 2, y anexo.

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.

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

N.º 1070/2009

Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 y (CE) n.º 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5, con excepción del artículo 1, apartado 4.

C. Seguridad aérea

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:

El Reglamento (CE) n.º 2176/96 de la Comisión, de 13 de noviembre de 1996, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 para su adaptación al progreso científico y técnico.

El Reglamento (CE) n.º 1069/1999 de la Comisión, de 25 de mayo de 1999, por el que se adapta el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo para su adaptación al progreso científico y técnico.

El Reglamento (CE) n.º 2871/2000 de la Comisión, de 28 de diciembre de 2000, por el que se adapta al progreso técnico y científico el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.

El Reglamento (CE) n.º 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea.

El Reglamento (CE) n.º 1899/2006 del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.

El Reglamento (CE) n.º 1900/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil.

El Reglamento (CE) n.º 8/2008 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.

El Reglamento (CE) n.º 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.

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

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

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.

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

modificado por:

El Reglamento (CE) n.º 690/2009 de la Comisión, de 30 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Con-

sejo 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.

El Reglamento (CE) n.º 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 3 (con excepción del artículo 1, apartado 7, por el que se establecen los nuevos artículos 8 bis, apartado 5; 8 ter, apartado 6, y 8 quáter, apartado 10), y anexo.

N.º 94/56

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 12.

N.º 2003/42

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

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

N.º 1321/2007

Reglamento (CE) n.º 1321/2007 de la Comisión, de 12 de noviembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la integración en un depósito central de la información sobre sucesos de la aviación civil intercambiada de conformidad con la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 4.

N.º 1330/2007

Reglamento (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2007, por el que se establecen disposiciones de aplicación para la difusión a las partes interesadas de la información sobre sucesos de la aviación civil a la que se refiere el artículo 7, apartado 2, de la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

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

N.º 1702/2003

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

modificado por:

El Reglamento (CE) n.º 381/2005 de la Comisión, de 7 de marzo de 2005, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003.

El Reglamento (CE) n.º 706/2006 de la Comisión, de 8 de mayo de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003 en lo que respecta al periodo durante el cual los Estados miembros pueden emitir aprobaciones de duración limitada.

El Reglamento (CE) n.º 335/2007 de la Comisión, de 28 de marzo de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003 en lo que se refiere a las disposiciones de aplicación sobre la certificación medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas.

El Reglamento (CE) n.º 375/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción.

El Reglamento (CE) n.º 287/2008 de la Comisión, de 28 de marzo de 2008, sobre la prórroga del periodo de validez mencionado en el artículo 2 quáter, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1702/2003.

El Reglamento (CE) n.º 1057/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el anexo, apéndice II, del Reglamento (CE) n.º 1702/2003 en lo que respecta al certificado de revisión de la aeronavegabilidad (Formulario EASA 15a).

El Reglamento (CE) n.º 1194/2009 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción.

Nota: Corregido mediante Corrección de errores del Reglamento (CE) n.º 1194/2009 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2009, que modifica el Regla-

mento (CE) n.º 1702/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 321 de 8.12.2009).

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 4, y anexo. Los periodos transitorios a que se hace referencia en este Reglamento serán fijados por el Comité Mixto.

N.º 2042/2003

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

modificado por:

El Reglamento (CE) n.º 707/2006 de la Comisión, de 8 de mayo de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 2042/2003 en lo que respecta a las aprobaciones de duración limitada y a los anexos I y III.

El Reglamento (CE) n.º 376/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.

El Reglamento (CE) n.º 1056/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.

El Reglamento (CE) n.º 127/2010 de la Comisión, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2042/2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.

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

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.

N.º 593/2007

Reglamento (CE) n.º 593/2007 de la Comisión, de 31 de mayo de 2007, relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea,

modificado por:

El Reglamento (CE) n.º 1356/2008 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2008, que modifica el Reglamento (CE) n.º 593/2007 relativo a las tasas e ingresos percibidos por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 12, artículo 14, apartado 2, y anexo.

N.º 736/2006

Reglamento (CE) n.º 736/2006 de la Comisión, de 16 de mayo de 2006, sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 18.

N.º 768/2006

Reglamento (CE) n.º 768/2006 de la Comisión, de 19 de mayo de 2006, que aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y el Consejo en lo relativo a la recogida y el intercambio de información sobre la seguridad de las aeronaves que utilicen los aeropuertos de la Comunidad y la gestión del sistema de información.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5.

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 y anexo.

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.

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, y sus posteriores modificaciones.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 3, y anexos A y B.

D. 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 18, artículo 21, y anexo.

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 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.

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.

Reglamento (UE) n.º …/… de la Comisión, de …, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea [en fase de adopción].

Decisión (UE) n.º …/… de la Comisión, de …, 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 [en fase de adopción].

E. Medio ambiente

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.

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

N.º 2002/30

Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios, en su versión modificada o adaptada por el Acta de adhesión de 2003 y el Acta de adhesión de 2005.

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

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.

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

F. Aspectos sociales

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 y 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: artículos 1 a 19, 21 a 24 y 26 a 29.

G. Protección de los consumidores

N.º 90/314

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10.

N.º 95/46

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 34.

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:

El Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 2027/97 del Consejo.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 8.

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 l a 17.

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 17, y anexos I y II.

H. Otros actos legislativos

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 l a 18, y anexos I y II.

---

ANEXO IV

**Lista de los demás Estados a que se refieren los artículos 3 y 4, y el anexo I**

1. La República de Islandia (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo).
2. El Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo).
3. El Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo).
4. La Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo sobre transporte aéreo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza).

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. *http://www.congreso.es*

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 902 365 303. *http://www.boe.es*

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**