



Estrasburgo, 15.4.2014
COM(2014) 17 final

ANNEX 1

ANEXO

**Proyecto de Acuerdo sobre una Zona Común de Aviación entre la Unión Europea y sus
Estados miembros y Ucrania**

de la

Propuesta de Decisión del Consejo

**relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y a la aplicación provisional de un
Acuerdo sobre una Zona Común de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados
miembros y Ucrania**

ANEXO
Proyecto de
ACUERDO SOBRE UNA ZONA COMÚN DE AVIACIÓN
ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y SUS ESTADOS MIEMBROS
Y UCRANIA

EL REINO DE BÉLGICA,
LA REPÚBLICA DE BULGARIA,
LA REPÚBLICA DE CROACIA,
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,
HUNGRÍA,
LA REPÚBLICA DE MALTA,
EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

RUMANÍA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

EL REINO DE SUECIA,

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 «Tratados de la UE») y Estados miembros de la Unión Europea (en lo sucesivo denominados «Estados miembros de la UE»), y

LA UNIÓN EUROPEA, en lo sucesivo denominada «la Unión», «la Unión Europea» o «la UE», por una parte,

Y

UCRANIA, por otra parte,

todos ellos denominados en lo sucesivo conjuntamente «las Partes».

DESEOSOS de crear una Zona Común de Aviación (ZCA) basada 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, la armonización social y el medio ambiente;

RECONOCIENDO el carácter integrado de la aviación civil internacional y los derechos y obligaciones de Ucrania y de los Estados miembros de la UE resultantes de su adhesión a las organizaciones internacionales de aviación, en particular la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea, así como en el marco de los acuerdos internacionales celebrados con terceros y con organizaciones internacionales;

DESEOSOS de profundizar en las relaciones entre las Partes en el ámbito del transporte aéreo, incluida la cooperación industrial, y de utilizar como base el marco de los acuerdos existentes en materia de servicios aéreos para promover las relaciones económicas, culturales y de transporte entre las Partes;

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 fomentar el 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;

TENIENDO EN CUENTA que el Acuerdo de Colaboración y Cooperación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros y Ucrania establece que, con el fin de garantizar un desarrollo coordinado del transporte entre las Partes que se adapte a sus necesidades comerciales, las condiciones de acceso recíproco al mercado y la prestación de servicios en el transporte aéreo podrán ser objeto de acuerdos específicos;

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;

PROPONIÉNDOSE utilizar como base el marco de los acuerdos de transporte aéreo existentes para abrir gradualmente 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;

CONVINIENDO en que procede basar las normas de la ZCA en la legislación pertinente de la Unión Europea, tal como establece el anexo I del presente Acuerdo, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (Tratados de la UE) y en la Constitución de Ucrania;

TOMANDO NOTA de la intención de Ucrania de incorporar a su legislación de aviación los requisitos y normas correspondientes de la Unión Europea, lo que incluye los futuros cambios legislativos en la UE;

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 a la explotación de las aeronaves y minan la confianza de los viajeros en la seguridad de la aviación civil;

RECONOCIENDO que el pleno cumplimiento de las normas de la ZCA 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 y la industria de ambas Partes;

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

RECONOCIENDO la importancia de una asistencia adecuada en esta perspectiva;

DESTACANDO que las compañías aéreas deben recibir un trato transparente y no discriminatorio en el acceso a las infraestructuras de transporte aéreo —en especial, cuando esas infraestructuras son limitadas—, lo que incluye, aunque no de manera exclusiva, el acceso a los aeropuertos;

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

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 la 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;

CELEBRANDO el diálogo en curso entre las Partes para afianzar sus relaciones en otros ámbitos, en particular para facilitar la circulación de las personas,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1

OBJETIVOS Y ALCANCE

El objetivo del presente Acuerdo es la creación gradual de una Zona Común de Aviación entre la Unión Europea, sus Estados miembros y Ucrania, basada en normas idénticas en los ámbitos de la seguridad, protección, gestión del tránsito aéreo, medio ambiente, protección de los consumidores, sistemas informatizados de reservas, así como en lo que respecta a los aspectos sociales. A tal fin, el Acuerdo establece las normas, los requisitos técnicos, los procedimientos administrativos, las normas operativas básicas y las normas de desarrollo aplicables entre las Partes en las condiciones definidas a continuación.

La Zona Común de Aviación se basará en el libre acceso al mercado del transporte aéreo y en unas condiciones de competencia equitativas.

ARTÍCULO 2

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 16 (Concesión de derechos) y el anexo II del presente Acuerdo;
2. «Acuerdo»: el presente Acuerdo, sus anexos y toda modificación de 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 los servicios regulares y no regulares (chárter) y los servicios exclusivamente de carga;
4. «compañía aérea»: una sociedad o empresa titular de una licencia de explotación válida o su equivalente;
5. «autoridades competentes»: las agencias oficiales u organismos públicos responsables de las funciones administrativas con arreglo al presente Acuerdo;
6. «sociedades o empresas»: las entidades de Derecho civil o mercantil, incluidas las sociedades cooperativas, y otras personas jurídicas de

Derecho público o privado, con excepción de las que no persigan un fin lucrativo;

7. «Convenio»: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluidos:
 - a) toda enmienda que, habiendo entrado en vigor en virtud del artículo 94, letra a), del Convenio, haya sido ratificada tanto por Ucrania como por el Estado o Estados miembros de la UE,
 - 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 Ucrania como en el Estado o Estados miembros de la UE, según sea pertinente en cada caso;
8. «Acuerdo sobre la 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 Kosovo¹, sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación;
9. «EASA»: la Agencia Europea de Seguridad Aérea, establecida de conformidad con el Reglamento (CE) n° 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° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE;
10. «control efectivo»: una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:
 - a) el derecho de utilizar total o parcialmente los activos de una empresa;

¹ Esta designación se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la opinión de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) sobre la Declaración de Independencia de Kosovo.

- b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa;
11. «control reglamentario efectivo»: la verificación permanente, por parte de la autoridad competente para la concesión de licencias de una Parte que haya expedido una licencia o permiso de explotación a una compañía aérea, del cumplimiento, por parte de dicha compañía aérea, de los criterios aplicables a la explotación de servicios aéreos internacionales sobre la base de los cuales se expide tal licencia o permiso de explotación, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias nacionales pertinentes, así como la supervisión adecuada, por parte de la autoridad competente, de la seguridad y protección de la aviación en cumplimiento, como mínimo, de las normas de la OACI;
 12. «Tratados de la UE»: el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;
 13. «Estado miembro de la UE»: un Estado miembro de la Unión Europea;
 14. «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;
 15. «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 destino en el territorio del Estado receptor;
 16. «coste íntegro»: el coste de prestación de un servicio aéreo, 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;
 17. «OACI»: la Organización de Aviación Civil Internacional, establecida con arreglo al Convenio;
 18. «transporte aéreo internacional»: el transporte aéreo entre puntos situados como mínimo en dos Estados;

19. «transporte intermodal»: el transporte público, a bordo de aeronaves y de uno o varios modos de transporte de superficie, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido a cambio de una remuneración o por arrendamiento;
20. «medida», cualquier medida adoptada por una Parte, ya sea en forma de ley, reglamento, regla, procedimiento, decisión o disposición administrativa, o en cualquier otra forma;
21. «nacional»:
- a) cualquier persona que tenga la nacionalidad ucraniana, en el caso de Ucrania, o la nacionalidad de un Estado miembro de la UE, en el caso de la Unión Europea y de sus Estados miembros, o
 - b) cualquier entidad jurídica i), que sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre en todo momento bajo el control efectivo de personas o entidades de nacionalidad ucraniana en el caso de Ucrania, o de personas o entidades que tengan la nacionalidad de un Estado miembro de la UE o de uno de los otros Estados enumerados en el anexo V, en el caso de la Unión Europea y de sus Estados miembros, y ii) cuyo lugar principal de actividad sea Ucrania, en el caso de Ucrania, o un Estado miembro, en el caso de la Unión Europea y de sus Estados miembros;
22. «nacionalidad»: cuando se trate de una compañía aérea, 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;
23. «licencia de explotación»:
- a) en el caso de la Unión Europea y de sus Estados miembros, una autorización concedida por la autoridad competente para la concesión de licencias a una sociedad o empresa que permite a esta última prestar servicios aéreos de conformidad con la legislación pertinente de la UE, y
 - b) en el caso de Ucrania, una licencia para el transporte aéreo de pasajeros o carga expedida de conformidad con la legislación pertinente de Ucrania;
24. «precio»:
- a) las «tarifas aéreas» que se deben 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 dichas tarifas, en particular la

remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares, y

- b) los «fletes aéreos» que se deben pagar en concepto de transporte de correo y 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;

- 25. «Acuerdo de Colaboración y Cooperación»: el Acuerdo de Colaboración y Cooperación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y Ucrania, por otra, hecho en Luxemburgo el 14 de junio de 1994, o cualquier instrumento que suceda a este;
- 26. «centro de actividad principal»: la sede principal o el domicilio social de una compañía aérea donde se ejercen las principales funciones financieras y el control operacional, incluida la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de la compañía aérea;
- 27. «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 compensación de la Parte afectada para el cumplimiento de las obligaciones de servicio público;
- 28. «SESAR»: el programa de investigación ATM del Cielo Único Europeo, es decir, la vertiente tecnológica del Cielo Único Europeo cuyo objetivo es dotar a la UE, de aquí al año 2020, de una infraestructura de control del tránsito aéreo de alto rendimiento que permita un desarrollo seguro y ecológico del transporte aéreo;
- 29. «subvención»: toda aportación financiera concedida por una entidad pública o por un organismo público regional u otro organismo público, por ejemplo:
 - a) cuando la práctica de un Gobierno, una entidad pública regional u otro organismo público implica una transferencia directa de fondos, tales como donaciones, préstamos o aportaciones de capital, o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos, por

ejemplo, garantías de préstamos, aportaciones de capital, propiedad, protección contra la quiebra o seguros;

- b) cuando se condonan, no se recaudan o se recortan 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 aporta bienes o servicios que no son de infraestructura general o adquiere bienes o servicios, o
- d) cuando un Gobierno o entidad regional u otro organismo público realiza pagos a un mecanismo de financiación o encomienda 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 ordena que las lleve a cabo, y la práctica no difiere, en ningún sentido real, de las prácticas que suelen seguir los Gobiernos,

y con ello se otorgue un beneficio;

- 30. «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, y, por otro, Ucrania;
- 31. «territorio»: por lo que respecta a Ucrania, las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentran bajo su soberanía 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 Europea y en las condiciones establecidas en dichos Tratados o en cualquier instrumento que suceda a estos. La aplicación del presente Acuerdo al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las posiciones jurídicas respectivas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que se encuentra situado el aeropuerto. Tal aplicación la determina la aplicación de la normativa de la Unión al aeropuerto de Gibraltar. Ucrania sera informada del alcance de esa aplicación;
- 32. «Acuerdo de Tránsito»: el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944; y
- 33. «tasa de usuario»: una tasa aplicada a las compañías aéreas por la autoridad competente o permitida por dicha autoridad para el uso, por parte de las aeronaves, su tripulación, sus pasajeros, carga y correo, de las infraestructuras y servicios relacionados con la navegación aérea

(incluidos los sobrevuelos), el control del tránsito aéreo y la protección de los aeropuertos y la aviación.

ARTÍCULO 3

APLICACIÓN DEL ACUERDO

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. Las medidas arriba mencionadas se aplicarán sin perjuicio de los derechos y obligaciones que para cualquiera de las Partes se deriven de su participación en organizaciones internacionales o en acuerdos internacionales, en particular el Convenio y el Acuerdo de Tránsito.
3. En la aplicación de los principios del apartado 1 del presente artículo, las Partes:
 - a) en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo, suprimirán todas las medidas unilaterales administrativas, técnicas o de otro tipo, que puedan constituir una restricción indirecta y tengan efectos discriminatorios sobre la prestación de servicios aéreos con arreglo al presente Acuerdo; y
 - b) en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo, se abstendrán de aplicar medidas administrativas, técnicas o legislativas que puedan tener como efecto la discriminación de nacionales, sociedades o empresas de la otra Parte en la prestación de servicios con arreglo al presente Acuerdo.

ARTÍCULO 4

NO DISCRIMINACIÓN

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.

TÍTULO II

COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

ARTÍCULO 5

PRINCIPIOS GENERALES DE LA COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

1. Las Partes cooperarán por todos los medios posibles para garantizar la incorporación progresiva en la legislación ucraniana de los requisitos y normas de los actos de la Unión Europea contemplados en el anexo I del presente Acuerdo, así como la aplicación por parte de Ucrania de esas disposiciones, mediante:
 - a) consultas periódicas, en el marco del Comité Mixto contemplado en el artículo 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo, acerca de la interpretación de la legislación de la UE a que se refiere el apartado 1 del presente artículo en relación con la seguridad aérea y la protección de la aviación, la gestión del tránsito aéreo, la protección del medio ambiente, el acceso al mercado y las cuestiones conexas, los aspectos sociales, la protección de los consumidores y otros ámbitos regulados por el Acuerdo;
 - b) la prestación de una asistencia adecuada en ámbitos específicos definidos por las Partes;
 - c) consultas e intercambio de información sobre actos legislativos nuevos, con arreglo al artículo 15 (Actos legislativos nuevos) del presente Acuerdo.
2. Ucrania adoptará las medidas necesarias para incorporar al sistema jurídico ucraniano y aplicar los requisitos y normas de los actos de la Unión Europea enumerados en el anexo I del presente Acuerdo de conformidad con las disposiciones transitorias especificadas en el artículo 33 (Disposiciones transitorias) y en el anexo III conexo del presente Acuerdo.
3. Las Partes se informarán mutuamente, sin demora, de sus respectivas autoridades responsables en el ámbito de la supervisión de la seguridad, la aeronavegabilidad, la concesión de licencias a las compañías aéreas, los asuntos aeroportuarios, la protección de la aviación, la gestión del tránsito aéreo, la investigación de accidentes e incidentes, y el establecimiento de tasas de navegación aérea y de tasas aeroportuarias, a través del Comité Mixto contemplado en el artículo 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 6

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 7

SEGURIDAD AÉREA

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo, las Partes se atenderán en sus actuaciones a lo dispuesto en su respectiva legislación sobre requisitos y normas de seguridad aérea que se especifican en la parte C del anexo I del presente Acuerdo, en las condiciones definidas a continuación.
2. Al tiempo que sigue ejerciendo las funciones y tareas del Estado de diseño, fabricación, matrícula y operador, tal como establece el Convenio, Ucrania incorporará a su legislación y aplicará de manera efectiva los requisitos y normas contemplados en el apartado 1, de conformidad con las disposiciones transitorias estipuladas en el anexo III del presente Acuerdo.
3. Las Partes cooperarán para garantizar la aplicación efectiva, por parte de Ucrania, de los actos legislativos que haya adoptado con el objetivo de incorporar los requisitos y normas contemplados en el apartado 1 del presente artículo. A tal fin, se implicará a Ucrania en la labor de la EASA en calidad de observador a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, tal como establece el anexo VI del presente Acuerdo.
4. A fin de garantizar la explotación de servicios acordados con arreglo al apartado 1, letras a), b), c) y d), del artículo 16 (Concesión de derechos) del presente Acuerdo, cada Parte reconocerá como válidos los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias expedidos por la otra Parte que sigan en vigor, siempre que los requisitos para su concesión iguallen al menos las normas mínimas fijadas con arreglo al Convenio.
5. El reconocimiento por los Estados miembros de la UE de los certificados expedidos por Ucrania contemplados en el anexo IV, sección I, del presente Acuerdo, se decidirá de conformidad con las disposiciones establecidas en su anexo III.
6. Las Partes cooperarán para la consecución de la convergencia de los sistemas de certificación en los ámbitos de la aeronavegabilidad inicial y del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
7. Las Partes se asegurarán de que las aeronaves matriculadas en el territorio de una Parte de las que se sospeche que incumplen las normas internacionales de seguridad 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.

8. Las Partes intercambiarán información, en particular sobre las conclusiones extraídas en las inspecciones en pista realizadas de conformidad con el apartado 7, por los medios oportunos.
9. Las autoridades competentes de una Parte podrán solicitar en todo momento la celebración de consultas con las autoridades competentes de la otra Parte en relación con las normas de seguridad mantenidas por la otra Parte, particularmente en ámbitos distintos de los regulados por los actos contemplados en el anexo I del presente Acuerdo, o en relación con las conclusiones extraídas en las inspecciones en pista. Dichas consultas se celebrarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la presentación de la solicitud.
10. Ninguna disposición del presente Acuerdo se interpretará como una limitación de la autoridad de una Parte para tomar 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 los requisitos y normas especificados en la parte C del anexo I del presente Acuerdo, según proceda;
 - b) generar serias dudas —determinadas mediante una inspección con arreglo al apartado 7 del presente artículo— de que una aeronave o la utilización de una aeronave incumplen las normas mínimas fijadas de conformidad con el Convenio o los requisitos y normas especificados en la parte C del anexo I 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 de los requisitos y normas especificados en la parte C del anexo I del presente Acuerdo, según proceda.
11. Cuando una de las Partes tome medidas en virtud del apartado 10 del presente artículo, informará sin tardanza de las mismas a las autoridades competentes de la otra Parte, aduciendo las razones de su proceder.
12. Si las medidas adoptadas de conformidad con el apartado 10 del presente artículo 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.

13. Toda modificación de la legislación nacional respecto al estatuto de las autoridades competentes de Ucrania o de cualquier autoridad competente de los Estados miembros de la UE será notificada sin tardanza por la Parte afectada a las demás Partes.

ARTÍCULO 8

PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN

1. Ucrania incorporará a su legislación y aplicará de manera efectiva las disposiciones contenidas en el Documento 30, parte II, de la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil), de conformidad con las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo. En el contexto de las evaluaciones previstas en el artículo 33 (Disposiciones transitorias), apartado 2, del presente Acuerdo, los inspectores de la Comisión Europea podrán participar como observadores en las inspecciones realizadas por las autoridades competentes ucranianas en aeropuertos situados en el territorio de Ucrania, de conformidad con un mecanismo acordado por las dos Partes. El presente Acuerdo se entenderá sin perjuicio de los derechos y obligaciones de Ucrania y de los Estados miembros de la UE derivados de las disposiciones del anexo 17 del Convenio.
2. Siendo la garantía de seguridad de las aeronaves civiles y sus pasajeros y tripulación un requisito previo fundamental para la prestación de servicios aéreos internacionales, las Partes reafirman sus obligaciones mutuas en 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, 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 del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, en la medida en que ambas Partes 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.
3. 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.

4. 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 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.
5. Las Partes velarán por que se adopten medidas efectivas en su territorio para proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, incluidos, sin que esta enumeración sea exhaustiva, el control de los pasajeros y su equipaje de mano, el control del equipaje facturado y los controles de seguridad para la carga y el correo antes del embarque, así como los controles de seguridad para las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, y el control del acceso y el control de personas distintas de los pasajeros a la entrada de las zonas restringidas de seguridad. Tales medidas se ajustarán como resulte necesario para hacer frente a las vulnerabilidades y amenazas de la aviación civil. Cada Parte acepta que se podrá exigir a sus compañías aéreas que cumplan las disposiciones de protección de la aviación mencionadas en el apartado 4 del presente artículo exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o estancia en el territorio de dicha otra Parte.
6. Cada Parte responderá favorablemente a toda solicitud de la otra Parte de medidas razonables de protección especial para hacer frente a una amenaza concreta. 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 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.
7. 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.
8. 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 retenida

en tierra, salvo que la misión primordial de proteger vidas humanas haga imprescindible su despegue. En la medida de lo posible, las medidas se adoptarán sobre la base de consultas mutuas.

9. 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.
10. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones o los permisos técnicos) del presente Acuerdo, 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 de una o varias compañías aéreas de la otra Parte.
11. 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.
12. Toda actuación con arreglo a los apartados 10 u 11 del presente artículo se suspenderá una vez que la otra Parte se atenga plenamente a lo dispuesto en el presente artículo.

ARTÍCULO 9

GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo, las Partes se atenderán en sus actuaciones a lo dispuesto en su respectiva legislación sobre requisitos y normas de gestión del tránsito aéreo que se especifican en la parte B del anexo I del presente Acuerdo, en las condiciones definidas a continuación.
2. Ucrania incorporará a su legislación y aplicará de manera efectiva los requisitos y normas contemplados en el apartado 1 de conformidad con las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo.
3. Las Partes cooperarán en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo para garantizar la aplicación efectiva, por parte de Ucrania, de los actos legislativos que haya adoptado con el objetivo de incorporar los requisitos y normas contemplados en el apartado 1, así como para ampliar el Cielo Único Europeo a Ucrania para mejorar las normas de seguridad actuales y la eficiencia general de las operaciones de tránsito aéreo en Europa, optimizar las capacidades de control del tránsito aéreo, reducir los retrasos al mínimo y aumentar la eficiencia medioambiental.

4. A tal fin, Ucrania participará en el Comité del Cielo Único Europeo, en calidad de observador, desde la fecha de entrada en vigor del Acuerdo, y se asociará a las entidades o autoridades competentes ucranianas, en condiciones no discriminatorias, mediante una coordinación adecuada respecto a SESAR de conformidad con la legislación pertinente.
5. El Comité Mixto tendrá la responsabilidad de supervisar y facilitar la cooperación en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo.
6. A fin de facilitar la aplicación de la normativa del Cielo Único Europeo:
 - a) Ucrania tomará las medidas necesarias para adaptar sus estructuras institucionales de gestión del tránsito aéreo al Cielo Único Europeo; y
 - b) la Unión Europea facilitará la participación de Ucrania en iniciativas operativas en los ámbitos de los servicios de navegación aérea, uso del espacio aéreo e interoperabilidad derivadas del Cielo Único Europeo.
7. El presente Acuerdo se entenderá sin perjuicio de los derechos y obligaciones de Ucrania en el marco del Convenio y de los acuerdos regionales de navegación aérea vigentes y aprobados por el Consejo de la OACI. Tras la entrada en vigor del presente Acuerdo, todo acuerdo regional subsiguiente deberá ajustarse a sus disposiciones.
8. Con el fin de mantener un elevado grado de seguridad para maximizar la capacidad del espacio aéreo y la eficiencia de la gestión del tránsito aéreo, y con sujeción a las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo, Ucrania organizará el espacio aéreo bajo su responsabilidad en consonancia con los requisitos de la UE sobre el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo contemplados en la parte B del anexo I del presente Acuerdo.

Las Partes cooperarán para considerar la posibilidad de integrar el espacio aéreo bajo responsabilidad de Ucrania en un bloque funcional de espacio aéreo, en consonancia con la legislación de la UE y tomando en consideración los beneficios operacionales de tal integración.
9. El reconocimiento por los Estados miembros de la UE de los certificados pertinentes expedidos por Ucrania contemplados en el anexo IV, sección 2, del presente Acuerdo se decidirá de conformidad con las disposiciones establecidas en el anexo III del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 10

MEDIO AMBIENTE

1. Las Partes reconocen la importancia de la protección del medio ambiente en el desarrollo y la aplicación de la política de aviación. Las Partes reconocen que es necesaria una acción efectiva mundial, regional, nacional 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 III del presente Acuerdo, las Partes se atenderán en sus actuaciones a lo dispuesto en su respectiva legislación sobre requisitos y normas en materia de medio ambiente que se especifican en la parte D del anexo I del presente Acuerdo, en las condiciones definidas a continuación.
3. Ucrania incorporará a su legislación y aplicará de manera efectiva los requisitos y normas contemplados en el apartado 2 del presente artículo de conformidad con las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo.
4. Las Partes cooperarán para garantizar la aplicación efectiva, por parte de Ucrania, de los actos legislativos que haya adoptado con el objetivo de incorporar los requisitos y normas contemplados en el apartado 2 del presente artículo, y reconocen la importancia de trabajar en común y, en el marco de los debates multilaterales, de considerar y reducir al mínimo los impactos de la aviación sobre el medio ambiente, así como de garantizar que las posibles medidas de mitigación guarden plena coherencia con los objetivos del presente Acuerdo.
5. Ninguna disposición del presente Acuerdo se interpretará como una limitación de la autoridad de las autoridades competentes de una Parte Contratante para tomar todas las medidas adecuadas a fin de prevenir o afrontar de otro modo los impactos ambientales del transporte aéreo, siempre que dichas medidas se apliquen sin distinción de nacionalidad y no estén en contradicción con derechos y obligaciones de las Partes en el marco del Derecho internacional.

ARTÍCULO 11

PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo, las Partes se atenderán en sus actuaciones a lo dispuesto en su respectiva legislación sobre requisitos y normas en materia de protección de los consumidores que se especifican en la parte F del anexo I del presente Acuerdo.
2. Ucrania incorporará a su legislación y aplicará de manera efectiva los requisitos y normas contemplados en el apartado 1 del presente artículo de conformidad con las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo.

3. Las Partes cooperarán para garantizar la aplicación efectiva, por parte de Ucrania, de los actos legislativos que haya adoptado con el objetivo de incorporar los requisitos y normas contemplados en el apartado 1 del presente artículo.
4. Asimismo, las Partes cooperarán para velar por la protección de los derechos de los consumidores derivados del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 12

COOPERACIÓN INDUSTRIAL

1. Las Partes tendrán como objetivo impulsar la cooperación industrial, en particular mediante las siguientes iniciativas:
 - i) desarrollo de las relaciones comerciales entre los fabricantes del sector de la aviación de ambas Partes;
 - ii) promoción y desarrollo de proyectos conjuntos destinados al desarrollo sostenible del sector del transporte aéreo, incluida su infraestructura;
 - iii) cooperación técnica para la aplicación de normas de la UE;
 - iv) promoción de oportunidades para los fabricantes y diseñadores del sector de la aviación, y
 - v) promoción de inversiones en el ámbito del presente Acuerdo.
2. El presente Acuerdo se entenderá sin perjuicio de las normas técnicas e industriales en vigor en Ucrania sobre la fabricación de aeronaves y sus componentes que no están regulados por el anexo I del presente Acuerdo.
3. El Comité Mixto supervisará y facilitará la cooperación industrial.

ARTÍCULO 13

SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVA

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo, las Partes se atenderán en sus actuaciones a lo dispuesto en su respectiva legislación sobre requisitos y normas en materia de sistemas informatizados de reserva que se especifican en la parte G del anexo I del presente Acuerdo. Las Partes garantizarán el libre acceso de cada Parte a los sistemas informatizados de reserva del mercado de la otra Parte.
2. Ucrania incorporará a su legislación y aplicará de manera efectiva los requisitos y normas contemplados en el apartado 1 del presente artículo de

conformidad con las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo.

3. Las Partes cooperarán para garantizar la aplicación, por parte de Ucrania, de los actos legislativos que haya adoptado con el objetivo de incorporar los requisitos y normas contemplados en el apartado 1 del presente artículo.

ARTÍCULO 14

ASPECTOS SOCIALES

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo, las Partes se atenderán en sus actuaciones a lo dispuesto en su respectiva legislación sobre requisitos y normas en aspectos sociales que se especifican en la parte E del anexo I del presente Acuerdo.
2. Ucrania adoptará las medidas necesarias para incorporar a su legislación y aplicar de manera efectiva los requisitos y normas contemplados en el apartado 1 del presente artículo de conformidad con las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo.
3. Las Partes cooperarán para garantizar la aplicación, por parte de Ucrania, de los actos legislativos que haya adoptado con el objetivo de incorporar los requisitos y normas contemplados en el apartado 1 del presente artículo.

ARTÍCULO 15

ACTOS LEGISLATIVOS NUEVOS

1. El presente Acuerdo se entenderá sin perjuicio del derecho de las Partes, con sujeción al principio de no discriminación y a las disposiciones del presente artículo y del artículo 4 (No discriminación) del presente Acuerdo, a adoptar unilateralmente actos legislativos nuevos o modificar su legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en ámbitos conexos mencionada en el anexo I del presente Acuerdo.
2. Cuando una de las Partes considere la posibilidad de adoptar actos legislativos nuevos en el ámbito del presente Acuerdo o de modificar su legislación, informará a la otra Parte. A petición de cualquiera de las Partes, el Comité Mixto celebrará, en los dos meses siguientes, un intercambio de puntos de vista sobre las implicaciones de la nueva legislación o modificación legislativa para la adecuada aplicación del presente Acuerdo.

3. El Comité Mixto:
- a) adoptará una decisión que revise el anexo I del presente Acuerdo para incluir en él, si fuera necesario en condiciones de reciprocidad, la nueva legislación o modificación legislativa;
 - b) adoptará una decisión al efecto de que la nueva legislación o modificación legislativa se considere conforme 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.

TÍTULO III
DISPOSICIONES ECONÓMICAS
ARTÍCULO 16
CONCESIÓN DE DERECHOS

1. Cada Parte concederá con carácter recíproco a la otra Parte, de conformidad con los anexos II y III del presente Acuerdo, los siguientes derechos para el ejercicio de actividades de transporte aéreo internacional por parte de las compañías aéreas de esta otra Parte:
- 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 otorga a las compañías aéreas de Ucrania el derecho a admitir a bordo, en el territorio de cualquier Estado miembro de la UE, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro a cambio de una contraprestación.

ARTÍCULO 17
AUTORIZACIONES Y PERMISOS TÉCNICOS

Una vez recibida una solicitud de autorización de explotación o permiso técnico de una compañía aérea de una de las Partes, que deberá presentarse en la forma y manera prescritas para las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos, las autoridades competentes de la otra Parte otorgarán las correspondientes autorizaciones, tramitándolas con la mayor diligencia, a condición de que:

- a) por lo que respecta a las compañías aéreas de Ucrania:
 - la compañía aérea tenga su principal centro de actividad en Ucrania y esté en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación ucraniana aplicable,
 - Ucrania 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 20 (Inversiones en compañías aéreas) del presente Acuerdo, la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o esté bajo el control efectivo de Ucrania o nacionales de Ucrania;
- 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 UE en virtud de los Tratados de la UE y sea titular de una licencia de explotación válida con arreglo a la legislación de la Unión Europea aplicable,
 - 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 20 (Inversiones en compañías aéreas) del presente Acuerdo, la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, y esté bajo el control efectivo de Estados miembros de la UE o nacionales de Estados miembros de la UE, o de otros Estados enumerados en el anexo V o nacionales de esos otros Estados;
- c) la compañía aérea cumpla las condiciones establecidas con arreglo a las disposiciones legales y reglamentarias mencionadas en el artículo 6 (Cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias) del presente Acuerdo, y

- d) se mantengan y administren las disposiciones de los artículos 7 (Seguridad aérea) y 8 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 18

RECONOCIMIENTO RECÍPROCO DE RESOLUCIONES NORMATIVAS

EN MATERIA DE APTITUD FINANCIERA Y NACIONALIDAD DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

1. Cuando las autoridades competentes de una Parte reciban una solicitud de autorización de explotación o de permiso técnico de una compañía aérea de la otra Parte, reconocerán toda resolución de las autoridades competentes de esa Parte relativa a la aptitud financiera 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 a continuación.
2. Si, tras recibir una solicitud de autorización de explotación o de permiso técnico de una compañía aérea, o tras la concesión de tal autorización o permiso, las autoridades competentes de la Parte receptora tienen un motivo específico para dudar, pese a la resolución de las autoridades competentes de la otra Parte, de que se hayan cumplido las condiciones prescritas en el artículo 17 (Autorizaciones y permisos técnicos) del presente Acuerdo para la concesión de las correspondientes autorizaciones de explotación o permisos técnicos, deberán advertir inmediatamente a esas autoridades exponiendo razones sustantivas de sus dudas. En ese caso, las Partes podrán solicitar la celebración de consultas, que podrán incluir 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, cualquiera de las Partes podrá someter el asunto al Comité Mixto establecido con arreglo al artículo 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 19

DENEGACIÓN, REVOCACIÓN, SUSPENSIÓN O LIMITACIÓN DE AUTORIZACIONES O PERMISOS TÉCNICOS

1. Las autoridades competentes de una de las Partes podrán denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o permisos técnicos, 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 Ucrania:

- si la compañía aérea no tiene su principal centro de actividad en Ucrania o no está en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación ucraniana aplicable,
- si Ucrania no ejerce ni mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea o la autoridad competente pertinente no está claramente identificada, o
- salvo disposición en contrario con arreglo al artículo 20 (Inversiones en compañías aéreas) del presente Acuerdo, si la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, ni está bajo el control efectivo de Ucrania o nacionales de Ucrania;

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 UE en virtud de los Tratados de la UE o no está en posesión de una licencia de explotación válida con arreglo a la legislación de la Unión Europea aplicable,
- si el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce o mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada, o
- salvo disposición en contrario con arreglo al artículo 20 (Inversiones en compañías aéreas) del presente Acuerdo, si la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, ni está bajo el control efectivo de Estados miembros de la UE /o nacionales de Estados miembros de la UE, o de otros Estados enumerados en el anexo V o nacionales de esos otros Estados;

c) si la compañía aérea ha incumplido las disposiciones legales y reglamentarias mencionadas en el artículo 6 (Observancia de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables) del presente Acuerdo;

d) si no se mantienen o administran las disposiciones de los artículos 7 (Seguridad aérea) y 8 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo, o

e) si una de las Partes ha determinado, de conformidad con el artículo 26 (Entorno competitivo), apartado 5, del presente Acuerdo, que no se cumplen las condiciones relativas 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 del presente artículo, los derechos establecidos en él 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 técnicos concedidos a compañías aéreas de la otra Parte aduciendo que una parte mayoritaria de la propiedad o el control efectivo de dicha compañía aérea está en manos de una o varias Partes en el Acuerdo sobre la ZECA o de sus nacionales, siempre que dicha Parte o Partes en el Acuerdo sobre la ZECA ofrezcan un trato recíproco y apliquen las condiciones del Acuerdo sobre la ZECA.

ARTÍCULO 20

INVERSIONES EN COMPAÑÍAS AÉREAS

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 17 (Autorizaciones y permisos técnicos) y 19 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de autorizaciones o permisos técnicos) del presente Acuerdo, la propiedad mayoritaria o el control efectivo de una compañía aérea de Ucrania por parte de los Estados miembros de la UE o sus nacionales, o de una compañía aérea de la Unión Europea por parte de Ucrania o sus nacionales, exigirá la decisión previa del Comité Mixto creado por el presente Acuerdo con arreglo al artículo 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.
2. 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 29 (Comité Mixto), apartado 8, del presente Acuerdo no se aplicará a este tipo de decisiones.

ARTÍCULO 21

ABOLICIÓN DE LAS RESTRICCIONES CUANTITATIVAS

1. Sin perjuicio de las cláusulas más favorables de los acuerdos existentes y en el marco del presente Acuerdo, las Partes abolirán las restricciones y medidas cuantitativas que tengan un efecto equivalente sobre la transferencia de equipos, suministros, piezas de recambio y otros dispositivos necesarios para que una compañía aérea siga prestando servicios de transporte aéreo en las condiciones previstas en el presente Acuerdo.
2. La obligación contemplada en el apartado 1 del presente artículo no impedirá a las Partes prohibir o imponer las restricciones a tales transferencias que estén justificadas por razones de orden público o de

seguridad pública, de protección de la salud y la vida de las personas, animales o plantas, o de protección de la propiedad intelectual, industrial y comercial. No obstante, tales prohibiciones o restricciones no podrán constituir ni un medio de discriminación arbitraria ni una restricción encubierta del comercio entre las Partes.

ARTÍCULO 22

OPORTUNIDADES COMERCIALES

Actividad empresarial

1. Las Partes coinciden en que los obstáculos empresariales impuestos a los operadores comerciales podrían suponer un menoscabo de los posibles beneficios del presente Acuerdo. Así pues, las Partes acuerdan iniciar un proceso efectivo y recíproco de supresión de los obstáculos empresariales a las compañías aéreas de ambas Partes cuando dichos obstáculos puedan perjudicar a las operaciones comerciales, crear falseamientos de la competencia o entorpecer el establecimiento de condiciones equitativas de competencia.
2. El Comité Mixto creado de conformidad con el artículo 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo establecerá un proceso de cooperación en relación con las oportunidades empresariales y comerciales, supervisará los avances registrados en la resolución eficaz de los obstáculos empresariales a que se enfrentan los operadores comerciales y evaluará periódicamente la evolución de la situación, teniendo en cuenta, si procede, posibles cambios legislativos y reglamentarios. De conformidad con el artículo 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo, una Parte podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para debatir cualquier cuestión relacionada con la aplicación del presente artículo.

Representantes de las compañías aéreas

3. Las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a establecer libremente oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y actividades conexas, incluido el derecho de vender y emitir billetes o cartas de porte aéreo, tanto suyos como de otras compañías.
4. 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 en materia de entrada, residencia y empleo, 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. Esas necesidades de personal podrán ser satisfechas, a discreción de las compañías aéreas, con personal propio o recurriendo a los servicios de otra organización, empresa o compañía aérea en el territorio de la otra Parte, autorizados a prestar esos servicios en el territorio de dicha Parte. Ambas Partes facilitarán y acelerarán la concesión de permisos de trabajo, cuando sea necesario, para el personal empleado en las sucursales de conformidad con el presente apartado, incluso para el personal que desempeñe determinadas funciones temporales por un período no superior a noventa (90) días, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes en vigor.

Asistencia en tierra

5. Con sujeción a las disposiciones transitorias establecidas en el anexo III del presente Acuerdo:

- a) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra b) del presente apartado, las compañías aéreas gozarán de los siguientes derechos en materia de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte:
 - i) 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 las disposiciones legales y reglamentarias de cada Parte 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 la letra a), incisos i) y ii), podrán ser objeto de limitaciones 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.
- c) Todo proveedor de asistencia en tierra de una de las Partes, ya se trate o no de una compañía aérea, tendrá derecho, en materia de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte, a prestar servicios de asistencia en tierra a compañías aéreas de las Partes que operen en el

mismo aeropuerto, cuando esté permitido y sea conforme con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

Asignación de franjas horarias en los aeropuertos

6. La asignación de franjas horarias disponibles en los aeropuertos del territorio de las Partes se llevará a cabo de manera independiente, transparente, no discriminatoria y oportuna.

Ventas, gastos locales y transferencia de fondos

7. Todas las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a vender servicios de transporte aéreo y servicios conexos en el territorio de la otra Parte, directamente o, a su discreción, a través de sus agentes de venta u otros intermediarios nombrados por ellas, por otras compañías aéreas o por Internet. Las compañías aéreas gozarán del derecho a vender dicho transporte y dichos servicios conexos, y cualquier persona podrá comprar libremente ese transporte y esos servicios, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad, de conformidad con la normativa local sobre divisas.
8. Todas las compañías aéreas tendrán derecho a convertir los ingresos locales en moneda de libre convertibilidad y a remitirlos desde el territorio de la otra Parte a su territorio nacional y al país o países de su elección, de acuerdo con la legislación aplicable. La conversión y remesa de fondos se autorizarán sin tardanza, y sin aplicar restricciones ni tributación, al tipo de cambio oficial para transacciones y remesas vigente en la fecha en que la compañía presente la solicitud inicial de transferencia de fondos.
9. Las compañías aéreas de cada Parte estarán autorizadas a pagar en moneda nacional los gastos locales que realicen en el territorio de la otra Parte, incluida la compra de combustible. Si lo desean, podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda de libre convertibilidad, de conformidad con la normativa local sobre divisas.

Acuerdos de cooperación

10. 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),

siempre que: i) la compañía operadora esté debidamente habilitada para concertarlos, ii) la empresa que comercializa los servicios disponga de los derechos de ruta adecuados en el marco de las disposiciones bilaterales pertinentes, y iii) los acuerdos cumplan los requisitos de seguridad y competencia que suelen aplicarse a estos acuerdos. En lo que respecta al uso de un código compartido en la venta de transporte aéreo de pasajeros, el comprador será informado en el punto de venta, o en todo caso en el momento de la facturación, o en el momento del embarque cuando no se requiera ninguna facturación para un vuelo de conexión, de qué proveedor de transporte prestará las distintas partes del servicio.

Transporte intermodal

11. 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 cooperación. 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.
12. a) Sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, y no obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los prestadores indirectos de servicios de transporte de carga de las Partes utilizar sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional y con la misma carta de porte, cualquier transporte de carga de superficie con destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de Ucrania y de la Unión Europea, o de terceros países, incluido el transporte con destino u origen en cualquier aeropuerto con instalaciones aduaneras, lo que incluye, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito. 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 es operado por otras compañías aéreas o por 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, siempre

que no se dé a los expedidores una impresión engañosa con respecto a las circunstancias de dicho transporte.

b) A los efectos de la letra a) del presente apartado, el transporte de superficie incluirá tanto el transporte terrestre como el transporte marítimo.

Arrendamiento

13. a) Las compañías aéreas de las Partes podrán prestar los servicios acordados utilizando aeronaves arrendadas con o sin tripulación a cualquier compañía, incluidas compañías de terceros países, siempre que todos los participantes en dichos acuerdos cumplan los requisitos prescritos en las disposiciones legales y reglamentarias que las Partes Contratantes suelen aplicar 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 de Ucrania de aeronaves pertenecientes a compañías aéreas de terceros países, así como 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 V 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 que haya expedido la licencia a la compañía aérea arrendataria de la aeronave arrendada con tripulación, y de la autoridad competente de la otra Parte.

Franquicias/Utilización de la marca comercial/Concesiones comerciales

14. Las compañías aéreas de cada Parte podrán concertar acuerdos de franquicia, de utilización de la marca comercial o de concesión 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.

Escalas nocturnas

15. Las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a efectuar escalas nocturnas en los aeropuertos de la otra Parte que estén abiertos al tráfico internacional.

ARTÍCULO 23

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 recambio (incluidos motores), los suministros para la aeronave (incluidos, aunque no solo, 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 gravámenes 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 su legislación aplicable pertinente, de los impuestos, derechos, gravámenes y tasas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, 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 de las Partes, dentro de límites razonables, para ser usados durante el viaje de salida en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte dedicadas al 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 de las Partes 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 de las Partes para ser usados en aeronaves de una compañía

aérea de la otra Parte dedicadas al 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 cada una de las Partes, introducido en el territorio de una de ellas 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 dedicadas al 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, ninguna disposición del 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 del presente artículo podrán ser sometidos a la vigilancia o el control de las autoridades competentes 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 1 y 2 del presente artículo.
 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 cedidos 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. Tampoco afectarán a las disposiciones de ningún convenio entre un Estado miembro y Ucrania destinado a evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio que puedan estar en vigor en ese momento.

ARTÍCULO 24

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, aeropuertos, protección de la aviación, y servicios e infraestructuras conexos sean justas y razonables, no establezcan discriminaciones indebidas y se repartan equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9 (Gestión del tránsito aéreo), 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 en condiciones de eficiencia y economía. 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. Las tasas de usuario serán fijadas por las autoridades u organismos competentes en materia de tasas de las Partes en moneda nacional o extranjera.
2. Las Partes fomentarán o solicitarán la celebración de consultas, de conformidad con la legislación vigente aplicable, 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 el apartado 1 del presente artículo. 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.

ARTÍCULO 25

PRECIOS

1. Las Partes permitirán que los precios sean fijados libremente por las compañías aéreas en condiciones de competencia libre y equitativa.
2. Las Partes no exigirán que los precios sean registrados o notificados.
3. Si las autoridades competentes de una de las Partes estiman que un precio no es coherente con las consideraciones expuestas en el presente artículo, lo notificarán adecuadamente a las autoridades competentes de la otra Parte afectada y podrán solicitar la celebración de consultas con esas autoridades. Podrán celebrarse consultas entre las autoridades competentes para debatir cuestiones tales como la aplicación de precios injustos, no razonables, discriminatorios o subvencionados, entre otras. Esas consultas se celebrarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

ARTÍCULO 26

ENTORNO COMPETITIVO

1. En el ámbito del presente Acuerdo, se aplicarán las disposiciones del título VI («Competencia, protección de la propiedad intelectual, industrial y comercial y cooperación legislativa») del Acuerdo de Colaboración y Cooperación o cualquier acuerdo que le suceda entre la Unión Europea, sus Estados miembros y Ucrania, salvo cuando el presente Acuerdo incluya normas más específicas sobre competencia y ayudas estatales al sector de la aviación.
2. Las Partes reconocen que comparten el objetivo de disponer de 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 sus actividades se basan en consideraciones puramente comerciales y no se benefician de ayudas estatales.

3. Las ayudas estatales que falsean o amenazan falsear la competencia favoreciendo a determinadas compañías, empresas, 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. En lo que respecta a las ayudas estatales, 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 de los especificados en el anexo VII del presente Acuerdo.
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 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo. Se iniciarán consultas en el plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de dicha solicitud. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de treinta (30) días desde la fecha de inicio de las consultas, estará justificado que la Parte que solicitó las consultas tome medidas para denegar, revocar, suspender o limitar la autorización de la compañía o compañías en cuestión, de conformidad con el artículo 19 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de autorizaciones o permisos técnicos) del presente Acuerdo.
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 31 (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 esta, a nivel nacional, provincial o local, para debatir cuestiones relacionadas con el presente artículo.
8. Ninguna disposición del presente Acuerdo limitará o pondrá en peligro de la facultad de las autoridades de competencia de las Partes de que todas las cuestiones relacionadas con la aplicación efectiva de la legislación de competencia entran dentro de su competencia exclusiva. Toda medida adoptada con arreglo al presente artículo se entenderá sin perjuicio de las

medidas adoptadas por esas autoridades, que serán plenamente independientes de las medidas adoptadas con arreglo al presente artículo.

9. 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 su territorio.
10. Las Partes intercambiarán información teniendo en cuenta las limitaciones impuestas por los requisitos del secreto profesional y comercial.

ARTÍCULO 27

ESTADÍSTICAS

1. Cada Parte facilitará a la otra Parte los datos estadísticos requeridos por las disposiciones legales y reglamentarias nacionales y, previa petición, los demás datos estadísticos disponibles que puedan razonablemente requerirse 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 29 (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 IV

DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

ARTÍCULO 28

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 cumplimiento adecuado del presente Acuerdo. Asimismo, Ucrania será responsable de la aplicación de la legislación que haya adoptado con objeto de incorporar a su sistema jurídico los requisitos y normas de los actos de la Unión relativos a la aviación civil enumerados en el anexo I 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, compañías o empresas, informará plenamente a las autoridades competentes de la otra Parte, ofreciéndoles la oportunidad de presentar sus observaciones antes de adoptar una decisión definitiva.
5. En la medida en que las disposiciones del presente Acuerdo y las disposiciones de los actos que se especifican en su anexo I sean idénticas en cuanto al fondo a las correspondientes normas de los Tratados de la UE y a los actos adoptados con arreglo a dichos Tratados, se interpretarán, en su aplicación, de conformidad con las sentencias y decisiones pertinentes del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en lo sucesivo denominado «Tribunal de Justicia», y de la Comisión Europea, respectivamente.

ARTÍCULO 29

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 llevarán a efecto dichas decisiones según sus propios procedimientos internos. Las Partes se informarán mutuamente de la finalización de tales procedimientos y de la fecha de entrada en vigor de las decisiones. Cuando el Comité Mixto decida exigir determinada actuación a una de las Partes, esta tomará las medidas necesarias y le informará al respecto.
3. El Comité Mixto establecerá su reglamento interno mediante decisión.
4. El Comité Mixto se reunirá cuando sea necesario a petición de una de las Partes.
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 lo antes posible y, en todo caso, en un plazo de dos meses a partir 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 este 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 31 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.
8. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, 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 31 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.
9. De conformidad con el artículo 20 (Inversiones en compañías aéreas) 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 mediante las siguientes medidas:
 - a) revisión de las condiciones de mercado que afecten a los servicios aéreos contemplados en el presente Acuerdo;
 - b) debate y, en la medida de lo posible, resolución eficaz de asuntos de índole empresarial que puedan, entre otras cosas, obstaculizar el acceso al mercado y el buen funcionamiento de los servicios en virtud del presente Acuerdo como medio de garantizar la igualdad de condiciones y la convergencia reglamentaria y de reducir al mínimo la carga reglamentaria de los operadores comerciales;
 - c) fomento de los intercambios de expertos sobre las nuevas iniciativas y avances en materia legislativa y reglamentaria, así como adopción de instrumentos nuevos de Derecho internacional público y privado en el ámbito de la aviación internacional, incluidos los ámbitos de protección de la aviación, seguridad aérea, medio ambiente, infraestructura de la aviación (incluidas las franjas horarias), aeropuertos, cooperación industrial, gestión del tránsito aéreo, entorno competitivo y protección de los consumidores;

- d) análisis periódico de los efectos sociales de la aplicación del presente Acuerdo, en especial en el ámbito del empleo, y elaboración de respuestas adecuadas a las preocupaciones consideradas legítimas;
- e) examen de posibles ámbitos de desarrollo del presente Acuerdo, incluida la recomendación de modificaciones al mismo;
- f) acuerdo, fruto del consenso, sobre propuestas, enfoques o documentos de naturaleza procedimental relacionados directamente con el funcionamiento del presente Acuerdo;
- g) consideración y desarrollo de la asistencia técnica en los ámbitos regulados por el presente Acuerdo, e
- h) impulso de la cooperación en los foros internacionales pertinentes y esfuerzos por establecer posiciones coordinadas.

ARTÍCULO 30

SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ARBITRAJE

1. En caso de controversia entre las Partes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo, tratarán primero de resolverla mediante consultas formales en el seno del Comité Mixto con arreglo al artículo 29, apartado 5 (Comité Mixto), del presente Acuerdo. Las decisiones adoptadas por el Comité Mixto de conformidad con este procedimiento en relación con la interpretación y aplicación de los requisitos y normas contemplados en el anexo I del presente Acuerdo respetarán las resoluciones del Tribunal de Justicia relativas a la interpretación de los requisitos y normas pertinentes, así como las decisiones de la Comisión Europea, adoptadas en el marco de los requisitos y normas correspondientes.
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 1 del presente artículo 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 recepción de la 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. Si el Presidente del Consejo es de la misma nacionalidad que una de las Partes, será el Vicepresidente de más antigüedad que no esté descalificado por ese motivo quien proceda a la designación;

- 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; y
 - d) sin perjuicio de la decisión definitiva de la comisión de arbitraje, los gastos iniciales de arbitraje serán sufragados por las Partes en la misma proporción.
3. A solicitud de una de las Partes, la comisión podrá ordenar a la otra Parte que aplique medidas cautelares a la espera de que se dicte la decisión definitiva.
 4. Toda decisión provisional o definitiva de la comisión de arbitraje será vinculante para las Partes. La comisión de arbitraje procurará adoptar toda decisión provisional o definitiva por consenso. De no ser posible el consenso, la comisión de arbitraje adoptará sus decisiones por mayoría.
 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 la fecha de recepción de la notificación de la decisión, 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 31

MEDIDAS DE SALVAGUARDIA

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 (Seguridad aérea) y 8 (Protección de la aviación) y de las evaluaciones de seguridad y protección mencionadas en el anexo III del presente Acuerdo, 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.

2. 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.
3. Las Partes celebrarán consultas con carácter inmediato en el Comité Mixto a fin de encontrar una solución aceptable para todos.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 (Seguridad aérea) y 8 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo, la Parte afectada no podrá adoptar medidas de salvaguardia hasta transcurrido un mes desde la fecha de la notificación mencionada en el apartado 2 del presente artículo, a menos que el procedimiento de consulta previsto en el apartado 3 del presente artículo haya concluido antes de que finalice dicho plazo.
5. La Parte interesada notificará sin demora al Comité Mixto las medidas adoptadas, facilitando toda la información pertinente.
6. 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 32

DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN

Se exigirá de los representantes, delegados y expertos de las Partes, así como de otros funcionarios que ejerzan funciones en el marco del presente Acuerdo, incluso después de haber cesado en sus funciones, que no revelen información alguna amparada por la obligación de secreto profesional, en particular información sobre compañías o empresas, sus relaciones comerciales o los componentes de sus costes que sea relevante en términos de seguridad.

ARTÍCULO 33

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1. El anexo III del presente Acuerdo establece las disposiciones transitorias y los periodos correspondientes aplicables entre las Partes.
2. La transición gradual de Ucrania hacia la aplicación efectiva de los requisitos y normas de los actos de la Unión Europea en el ámbito de la aviación civil enumerados en el anexo I del presente Acuerdo y el cumplimiento de las condiciones establecidas en el anexo III serán objeto de evaluaciones, que serán efectuadas por la Comisión Europea en cooperación con Ucrania y, en el caso de las inspecciones de normalización en el ámbito de la seguridad aérea, por la EASA de conformidad con los

requisitos y normas especificados en el anexo I, parte C, del presente Acuerdo.

Cuando Ucrania considere que se han incorporado a la legislación ucraniana y aplicado los requisitos legislativos y normas pertinentes, informará a la Comisión Europea de que debe procederse a una evaluación.

3. Si la Comisión Europea determina que Ucrania cumple los requisitos y normas pertinentes, someterá la cuestión al Comité Mixto establecido con arreglo al artículo 29 (Comité Mixto) del presente Acuerdo a fin de que este adopte una decisión por la cual se establezca que Ucrania puede pasar al siguiente periodo transitorio o cumple todos esos requisitos.
4. Si la Comisión Europea determina que Ucrania no cumple los requisitos y normas pertinentes, lo comunicará al Comité Mixto. A continuación, la Comisión Europea recomendará a Ucrania mejoras específicas y determinará, en consulta con Ucrania, un periodo razonable para subsanar las deficiencias pertinentes. Antes de finalizar el período de aplicación, se realizará una segunda evaluación y, si fuera necesario, evaluaciones adicionales, para comprobar si las mejoras recomendadas se han puesto en práctica de manera eficaz y satisfactoria.
5. Si la Comisión Europea determina que se han subsanado las deficiencias pertinentes, someterá la cuestión al Comité Mixto para que este tome la decisión apropiada de acuerdo con lo establecido en el apartado 3 del presente artículo.

ARTÍCULO 34

RELACIÓN CON OTROS ACUERDOS O CONVENIOS

1. Las disposiciones del presente Acuerdo prevalecerán sobre las disposiciones pertinentes de los acuerdos o convenios bilaterales de servicios aéreos vigentes entre las Partes.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, las disposiciones relativas a la propiedad, los derechos de tráfico, la capacidad, las frecuencias, el tipo o cambio de aeronave, el uso de códigos compartidos y los precios contenidas en un acuerdo o convenio bilateral entre Ucrania y la Unión Europea o un Estado miembro de la UE, se aplicarán entre las Partes del mismo si el acuerdo o convenio bilateral es más favorable en términos de libertad para las compañías aéreas afectadas o en otros aspectos, y a condición de que no haya discriminación entre Estados miembros de la UE y sus nacionales. Lo mismo es aplicable a las disposiciones no comprendidas en el presente Acuerdo.

3. Si las Partes pasan a ser 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 35

DISPOSICIONES FINANCIERAS

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, letra b) (Principios generales de la cooperación en materia de reglamentación), del presente Acuerdo, las Partes asignarán los recursos financieros necesarios, incluidos los relativos al Comité Mixto, para la aplicación del presente Acuerdo en sus respectivos territorios.

TÍTULO V

ENTRADA EN VIGOR, REVISIÓN, TERMINACIÓN Y OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO 36

MODIFICACIONES

1. A propuesta de una de las Partes, y de conformidad con lo establecido en el presente artículo, el Comité Mixto podrá decidir por consenso que se modifiquen los anexos del presente Acuerdo, tal como establece el artículo 15, apartado 3, letra a) (Actos legislativos nuevos).
2. Las modificaciones del presente Acuerdo entrarán en vigor una vez concluidos los procedimientos internos necesarios de las dos Partes.
3. A petición de cualquiera de las Partes, y de conformidad con los procedimientos pertinentes tomando en consideración las posibles recomendaciones del Comité Mixto, el presente Acuerdo se revisará a la luz de la aplicación de sus disposiciones, a fin de considerar la posibilidad de introducir futuros cambios necesarios. Toda modificación resultante de las disposiciones del presente Acuerdo entrará en vigor de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 38 (Entrada en vigor y aplicación provisional).

ARTÍCULO 37

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. El presente

Acuerdo quedará sin efecto en la medianoche GMT de la fecha en que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo 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 38

ENTRADA EN VIGOR Y APLICACIÓN PROVISIONAL

1. El presente Acuerdo será objeto de la ratificación o aprobación por los signatarios conforme a los respectivos procedimientos de estos últimos.
2. 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 conclusión de todos los procedimientos necesarios a tal fin. A efectos de ese canje de notas, Ucrania 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 Ucrania 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.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, las Partes acuerdan aplicar provisionalmente el presente Acuerdo, de conformidad con sus procedimientos internos o con la legislación nacional aplicable, 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 provisionalmente el Acuerdo o, en su caso, para celebrar el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 39

REGISTRO EN LA OACI Y EN LA SECRETARÍA DE LAS NACIONES UNIDAS

Tras su entrada en vigor, el presente Acuerdo y todas sus modificaciones serán registrados por Ucrania en la OACI y en la Secretaría de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo.

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

ANEXO I

LISTA DE LOS REQUISITOS Y NORMAS APLICABLES ADOPTADOS POR LA UNIÓN EUROPEA EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL QUE HAN DE INCORPORARSE A LA LEGISLACIÓN DE UCRANIA

Los «requisitos y normas aplicables» de los siguientes actos legislativos de la Unión Europea se incorporarán a la legislación de Ucrania, se considerarán parte del Acuerdo y serán aplicables de conformidad con el presente Acuerdo y su anexo III, salvo indicación en contrario a continuación. Si procede, se indicarán las adaptaciones específicas de cada uno de esos actos.

Los requisitos y normas aplicables de los actos a que se refiere el presente anexo serán vinculantes para las Partes y estarán integrados en su ordenamiento jurídico interno o se integrarán en él según se indica a continuación:

- a) Los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea serán vinculantes para la Unión Europea y sus Estados miembros de conformidad con los Tratados de la UE;
- b) Los actos nacionales de Ucrania adoptados con el objetivo de aplicar las disposiciones de los Reglamentos y Directivas correspondientes de la Unión Europea serán vinculantes jurídicamente para Ucrania, mientras que la forma y el método de aplicación quedarán a discreción de Ucrania.

A. ACCESO AL MERCADO Y CUESTIONES CONEXAS

Nº 1008/2008

Reglamento (CE) nº 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 (versión refundida).

Requisitos y normas aplicables: capítulo IV.

Nº 95/93

Reglamento (CEE) nº 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:

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

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

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 12, artículo 14 y artículo 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° 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.

Requisitos y normas 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 UE».

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° 785/2004

Reglamento (CE) n° 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos,

modificado por:

Reglamento (UE) n° 285/2010 de la Comisión, de 6 de abril de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 8 y artículo 10, apartado 2.

N° 2009/12

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

Requisitos y normas aplicables: todas, a excepción del artículo 12, apartado 1, y de los artículos 13 y 14.

B. GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

Nº 549/2004

Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco),

modificado por:

Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 y (CE) nº 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 4, artículo 6 y artículos 9 a 14.

Nº 550/2004

Reglamento (CE) nº 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios),

modificado por:

Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 y (CE) nº 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 19 y anexos I y II.

Nº 551/2004

Reglamento (CE) nº 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo),

modificado por:

Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 y (CE) nº 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 11.

Nº 552/2004

Reglamento (CE) nº 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad),

modificado por:

Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 y (CE) nº 552/2004 con el fin de mejorar el rendimiento y la sostenibilidad del sistema europeo de aviación.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 12 y anexos I a V.

Legislación de aplicación

Nº 691/2010

Reglamento (UE) nº 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) nº 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea,

modificado por:

Reglamento (UE) nº 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo (ATM) y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010,

Reglamento de Ejecución (UE) nº 1216/2011 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 691/2010 de la Comisión, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red,

Reglamento de Ejecución (UE) nº 390/2013 de la Comisión, de 3 de mayo de 2013, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los servicios de navegación aérea y de las funciones de red.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 25 y anexos I a IV.

Nº 1794/2006

Reglamento (CE) n° 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,

modificado por:

Reglamento (UE) n° 1191/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, que modifica el Reglamento (CE) n° 1794/2006, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea,

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 17 y anexos I a VI.

N° 482/2008

Reglamento (CE) n° 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° 2096/2005,

modificado por:

Reglamento de Ejecución (UE) n° 1035/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) n° 482/2008 y el Reglamento (UE) n° 691/2010.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 6 y anexos I a II.

N° 1034/2011

Reglamento de Ejecución (UE) n° 1034/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea y que modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 19.

N° 1035/2011

Reglamento de Ejecución (UE) n° 1035/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) n° 482/2008 y el Reglamento (UE) n° 691/2010,

modificado por:

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 14 y anexos I a V.

N° 409/2013

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 15.

N° 2150/2005

Reglamento (CE) n° 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 9 y anexo.

N° 730/2006

Reglamento (CE) n° 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 4.

N° 255/2010

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 15.

N° 176/2011

Reglamento (UE) n° 176/2011 de la Comisión, de 24 de febrero de 2011, sobre la información previa que debe facilitarse con miras al establecimiento y la modificación de un bloque funcional de espacio aéreo.

N° 923/2012

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 10 y anexo.

N° 1032/2006

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

modificado por:

Reglamento (CE) n° 30/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 10 y anexos I a V.

N° 1033/2006

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

modificado por:

Reglamento de Ejecución (UE) n° 428/2013 de la Comisión, de 8 de mayo de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1033/2006 en lo que atañe a las disposiciones de la OACI mencionadas en el artículo 3, apartado 1, y se deroga el Reglamento (UE) n° 929/2010.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 5 y anexo.

N° 633/2007

Reglamento (CE) n° 633/2007 de la Comisión, de 7 de junio de 2007, por el que se establecen requisitos para la aplicación de un protocolo de transferencia de mensajes de vuelo utilizado a efectos de notificación, coordinación y transferencia de vuelos entre dependencias de control del tránsito aéreo,

modificado por:

Reglamento (UE) n° 283/2011 de la Comisión, de 22 de marzo de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 633/2007 en lo que atañe a las disposiciones transitorias a las que se refiere el artículo 7.

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

N° 29/2009

Reglamento (CE) n° 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 14 y anexos I a VII.

N° 262/2009

Reglamento (CE) n° 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 12 y anexos I a VI.

N° 73/2010

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 13 y anexos I a X.

N° 1206/2011

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 11 y anexos I a VII.

N° 1207/2011

Reglamento de Ejecución (UE) nº 1207/2011 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 14 y anexos I a IX.

Nº 1079/2012

Reglamento de Ejecución (UE) nº 1079/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 15 y anexos I a V.

Reglamento SESAR

Nº 219/2007

Reglamento (CE) nº 219/2007 del Consejo, de 27 de febrero de 2007, relativo a la constitución de una empresa común para la realización del sistema europeo de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo (SESAR),

modificado por:

Reglamento (CE) nº 1361/2008 del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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).

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

Licencias de los controladores de tránsito aéreo

Nº 805/2011

Reglamento (UE) nº 805/2011 de la Comisión, de 10 de agosto de 2011, por el que se establecen normas detalladas para las licencias y determinados certificados de los controladores de tránsito aéreo en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 32 y anexos I a IV.

Decisiones de la Comisión

Nº 2011/121

Decisión de la Comisión, de 21 de febrero de 2011, que establece los objetivos de rendimiento y los umbrales de alerta para toda la Unión Europea en lo que respecta a la prestación de servicios de navegación aérea durante los años 2012 a 2014 (2011/121/UE).

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 4.

Nº 2011/2611 final

Decisión de la Comisión, de 20 de mayo de 2011, sobre las exenciones en virtud del artículo 14 del Reglamento (CE) nº 29/2009 de la Comisión [C(2011) 2611 final].

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 3 y anexos I y II.

Nº 2011/9074 final

Decisión de Ejecución de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, sobre las exenciones en virtud del artículo 14 del Reglamento (CE) nº 29/2009 de la Comisión [C(2011) 9074 final].

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 3 y anexos I y II.

Nº 2012/9604 final

Decisión de Ejecución de la Comisión sobre la aprobación del Plan Estratégico de la Red para las funciones de la red europea de gestión del tránsito aéreo del cielo único europeo para el período 2012-2019 [C(2012) 9604 final].

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 3.

C. SEGURIDAD AÉREA

Nº 216/2008 (Reglamento de base)

Reglamento (CE) nº 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) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE,

modificado por:

Reglamento (CE) n° 690/2009 de la Comisión, de 30 de julio de 2009, que modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE,

Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 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,

Reglamento (UE) n° 6/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 11, artículos 13 a 16, artículos 20 a 25, artículos 54, 55 y 68 y anexos I a VI.

El Reglamento (CE) n° 216/2008 y sus normas de desarrollo se aplicarán a Ucrania de acuerdo con las disposiciones siguientes:

1. Ucrania no delegará en la EASA ninguna de sus funciones ligadas a la seguridad de acuerdo con lo previsto en el Convenio y sus anexos.
2. Ucrania será objeto de inspecciones de normalización realizadas por la EASA de conformidad con el artículo 54 del Reglamento (CE) n° 216/2008.
3. La aplicación del artículo 11 del Reglamento (CE) n° 216/2008 a los certificados expedidos por Ucrania será decidida por el Comité Mixto de conformidad con las disposiciones del anexo III del presente Acuerdo.
4. El artículo 11, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008 no se aplicará a los certificados expedidos por Ucrania en los ámbitos de operaciones de vuelo y de aeronavegabilidad inicial y mantenimiento de la aeronavegabilidad (Reglamentos de Ejecución (UE) n° 965/2012, (UE) n° 748/2012 y (CE) n° 2042/2003).
5. La Comisión Europea dispondrá en Ucrania de las facultades que le han sido conferidas a efectos de la adopción de decisiones con arreglo al artículo 11, apartado 2, al artículo 14, apartados 5 y 7, al artículo 24, apartado 5, y al artículo 25, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008

en los ámbitos en los que el Comité Mixto declare aplicable el artículo 11, apartado 1.

6. En el ámbito de la aeronavegabilidad, cuando la EASA no desempeñe ninguna tarea, Ucrania podrá expedir certificados, licencias o aprobaciones en aplicación de un acuerdo o convenio celebrado por Ucrania con un tercer país.

Nº 748/2012

Reglamento (CE) nº 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción,

modificado por:

Reglamento (UE) nº 7/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013, que modifica el Reglamento (UE) nº 748/2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 2, artículos 8 a 10 y anexo.

Nº 2042/2003

Reglamento (CE) nº 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:

Reglamento (CE) nº 707/2006 de la Comisión, de 8 de mayo de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003 en lo que respecta a las aprobaciones de duración limitada y a los anexos I y III,

Reglamento (CE) nº 376/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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,

Reglamento (CE) nº 1056/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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,

Reglamento (CE) nº 127/2010 de la Comisión, de 5 de febrero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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,

Reglamento (CE) nº 962/2010 de la Comisión, de 26 de octubre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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,

Reglamento (CE) nº 1149/2011 de la Comisión, de 21 de octubre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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,

Reglamento (CE) nº 593/2012 de la Comisión, de 5 de julio de 2012, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, elementos y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 6 y anexos I a IV.

Nº 996/2010

Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 26, a excepción del artículo 7, apartado 4, y del artículo 24.

Nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 11 y anexos I y II.

Nº 1321/2007

Reglamento (CE) nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 4.

Nº 1330/2007

Reglamento (CE) nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 10 y anexos I a II.

Nº 104/2004

Reglamento (CE) nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 7 y anexo.

Nº 628/2013

Reglamento de Ejecución (UE) nº 628/2013 de la Comisión, de 28 de junio de 2013, sobre los métodos de trabajo que debe aplicar la Agencia Europea de Seguridad Aérea en las inspecciones de normalización y la supervisión de la aplicación del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 736/2006 de la Comisión.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 27.

Nº 2111/2005

Reglamento (CE) nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 13 y anexo.

Nº 473/2006

Reglamento (CE) nº 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) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 6 y anexos A a C.

Nº 474/2006

Reglamento (CE) nº 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) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo,

modificado por:

Reglamento de Ejecución (UE) nº 659/2013 de la Comisión, de 10 de julio de 2013, que modifica el Reglamento (CE) nº 474/2006 por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 3, anexos A a B (véanse a continuación las últimas modificaciones):

Nº 1178/2011

Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo,

modificado por:

Reglamento (UE) nº 290/2012 de la Comisión, de 30 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 11 y anexos I a VII.

Nº 965/2012

Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo,

modificado por:

Reglamento (UE) nº 800/2013 de la Comisión, de 14 de agosto de 2013, que modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 9 y anexos I a VII.

Nº 1332/2011

Reglamento (UE) nº 1332/2011 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 4 y anexo.

D. MEDIO AMBIENTE

Nº 2003/96

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

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

Nº 2006/93

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

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 5.

Nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 16 y anexos I a VI.

Nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 15 y anexos I y II.

E. ASPECTOS SOCIALES

Nº 1989/391

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

modificada por:

Directiva 2007/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por la que se modifica la Directiva 89/391/CEE del Consejo, sus directivas específicas y las Directivas 83/477/CEE, 91/383/CEE, 92/29/CEE y 94/33/CE del Consejo, a fin de simplificar y racionalizar los informes sobre su aplicación práctica.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 16 y artículos 18 y 19.

Nº 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, artículos 21 a 24 y artículos 26 a 29.

Nº 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).

Requisitos y normas aplicables: artículos 2 a 3 y anexo.

F. PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES

Nº 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.

Nº 93/13

Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10 y anexo.

En lo que se refiere a la aplicación del artículo 10, toda referencia a la «Comisión» se entenderá como referencia a «todas las demás Partes Contratantes de la ZECA».

Nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 34.

Nº 2027/97

Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente,

modificado por:

Reglamento (CE) nº 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2027/97 del Consejo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 8.

Nº 261/2004

Reglamento (CE) nº 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) nº 295/91.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 17.

Nº 1107/2006

Reglamento (CE) nº 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.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 16 y anexos I y II.

G. SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVA

Nº 80/2009

Reglamento (CE) nº 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) nº 2299/89 del Consejo.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 19 y anexos.

H. OTROS ACTOS LEGISLATIVOS

Nº 437/2003

Reglamento (CE) nº 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de febrero de 2003, relativo a las estadísticas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo,

modificado por:

Reglamento (CE) nº 1358/2003 de la Comisión, de 31 de julio de 2003, por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las estadísticas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y se modifican sus anexos I y II,

Reglamento (CE) nº 546/2005 de la Comisión, de 8 de abril de 2005, por el que se adapta el Reglamento (CE) nº 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la asignación de códigos a los países declarantes y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1358/2003 en lo que respecta a la actualización de la relación de los aeropuertos comunitarios.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 11 y anexos I y II.

Nº 1358/2003

Reglamento (CE) nº 1358/2003 de la Comisión, de 31 de julio de 2003, por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las estadísticas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y se modifican sus anexos I y II,

modificado por:

Reglamento (CE) nº 158/2007 de la Comisión, de 16 de febrero de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1358/2003 en lo que respecta a la relación de aeropuertos comunitarios.

Requisitos y normas aplicables: artículos 1 a 4 y anexos I a III.

ANEXO II

SERVICIOS ACORDADOS Y RUTAS ESPECIFICADAS

34. Cada Parte concede a las compañías aéreas de la otra Parte el derecho a prestar servicios aéreos en las rutas especificadas a continuación:
- a) Por lo que respecta a las compañías aéreas de la Unión Europea: cualquier punto en la Unión Europea — puntos intermedios en los territorios de los socios en la Política Europea de Vecindad², los países de la ZECA³ o los países enumerados en el anexo V — cualquier punto en Ucrania — puntos posteriores.
 - b) Por lo que respecta a las compañías aéreas de Ucrania: cualquier punto de Ucrania — puntos intermedios en los territorios de los socios en la Política Europea de Vecindad, los países de la ZECA o los países enumerados en el anexo V — cualquier punto en la Unión Europea.
- Podrán ejercerse y acordarse derechos existentes y nuevos, incluidos derechos para prestar servicios en puntos posteriores sujetos a acuerdos bilaterales u otros convenios entre Ucrania y Estados miembros de la UE, siempre y cuando no haya discriminación entre compañías aéreas por razones de nacionalidad.
- c) Las compañías aéreas de la Unión Europea podrán también prestar servicios de transporte aéreo entre puntos de Ucrania, independientemente de si tales servicios de transporte aéreo tienen su origen o destino dentro de la Unión Europea.
35. Los servicios prestados con arreglo al apartado 1, letras a) y b), del presente anexo tendrán su origen o destino en el territorio de Ucrania, en el caso de las compañías aérea ucranianas, y en el territorio de la Unión Europea, en el caso de las compañías aéreas de la Unión Europea.

² Se entenderá por «socios en la Política Europea de Vecindad»: Argelia, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Egipto, Georgia, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Territorios Palestinos, Siria, Túnez y República de Moldavia, es decir, no se incluirá a Ucrania.

³ Se entenderá por «Países ZECA» las Partes en el Acuerdo Multilateral por el que se establece la Zona Europea Común de Aviación, a saber: los Estados miembros de la Unión Europea, la República de Albania, Bosnia y Herzegovina, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, la República de Islandia, la República de Montenegro, el Reino de Noruega, la República de Serbia y Kosovo (esta designación se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la opinión de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) sobre la Declaración de Independencia de Kosovo).

36. Las compañías aéreas de ambas Partes podrán, en todos sus vuelos o en cualesquiera de ellos y, 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 servicios a puntos intermedios y posteriores, tal como especifica el apartado 1, letras a) y b), del presente anexo, así como a puntos situados en el 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 escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
 - g) llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte, y
 - h) combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico.
37. 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 26 (Entorno competitivo) del presente Acuerdo.
38. Las compañías aéreas de ambas Partes podrán prestar servicios, 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.
39. El presente anexo está sujeto a las disposiciones transitorias que figuran en el anexo III del presente Acuerdo y a la ampliación de los derechos allí prevista.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Sección 1

Periodos transitorios

1. La transición de Ucrania hacia la aplicación efectiva de todas las disposiciones y condiciones derivadas del presente Acuerdo se llevará a cabo mediante dos periodos transitorios.
2. Esa transición será objeto de evaluaciones y de inspecciones de normalización, que serán realizadas por la Comisión Europea y la EASA, respectivamente, así como de una decisión del Comité Mixto conforme a lo previsto en el artículo 33 (Disposiciones transitorias) del presente Acuerdo.

Sección 2

Especificaciones aplicables durante el primer periodo transitorio

1. Durante el primer periodo transitorio:
 - a) las compañías aéreas de la Unión Europea y las compañías aéreas con licencia expedida en Ucrania podrán ejercer derechos ilimitados de tráfico entre cualquier punto de la Unión Europea y cualquier punto de Ucrania;
 - b) con sujeción a una evaluación de la aplicación por Ucrania de los requisitos y normas pertinentes de la Unión Europea, y tras la información del Comité Mixto, Ucrania participará en calidad de observador en los trabajos del Comité establecido con arreglo al Reglamento (CEE) nº 95/93, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios; y
 - c) las disposiciones del artículo 22 (Oportunidades comerciales), apartado 5, letra c) (asistencia en tierra a compañías aéreas de otras Partes), no serán de aplicación.
2. Las condiciones de la transición hacia el segundo periodo transitorio serán, para Ucrania, las siguientes:
 - a) incorporación a la legislación nacional y aplicación de los requisitos y normas pertinentes de los siguientes actos:

- Reglamento (CE) n° 216/2008 (sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea),
- Reglamento (CE) n° 748/2012 (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),
- Reglamento (CE) n° 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), en su versión modificada,
- Reglamento (UE) n° 965/2012 (por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas),
- Reglamento (UE) n° 1178/2011 (por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil),
- Reglamento (UE) n° 996/2010 (sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes),
- Directiva 2009/12/CE (relativa a las tasas aeroportuarias),
- Directiva 96/67/CE (relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad),
- Reglamento (CEE) n° 95/93 (relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias),
- Directiva 2000/79/CE (relativa a la aplicación del Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil),
- capítulo IV del Reglamento (CE) n° 1008/2008 (sobre explotación de servicios aéreos),
- Reglamento (CE) n° 785/2004 (sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos),
- Reglamento (CE) n° 80/2009 (sobre los sistemas informatizados de reserva),
- Reglamento (CE) n° 2027/97 (sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente),

- Reglamento (CE) n° 261/2004 (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),
- Reglamento (CE) n° 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),
- Reglamento (CE) n° 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),
- Reglamento (CE) n° 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),
- Reglamento (CE) n° 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),
- Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red y que modifica el Reglamento (CE) n° 2096/2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea,
- Reglamento (CE) n° 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,
- Reglamento de Ejecución (UE) n° 1034/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea y que modifica el Reglamento (UE) n° 691/2010,
- Reglamento (CE) n° 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, y
- Reglamento (UE) n° 255/2010 de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo,

tal como están establecidos, incluidas sus modificaciones, en el anexo I del presente Acuerdo;

- b) aplicación de normas sobre licencias de explotación sustancialmente equivalentes a las contenidas en el capítulo II del Reglamento (CE) nº 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, y
- c) en lo que respecta a la protección de la aviación, aplicación del Documento 30 de la CEAC, parte II, en su última versión modificada aplicable.

Sección 3

Especificaciones aplicables durante el segundo periodo transitorio

1. Tras la decisión del Comité Mixto prevista en el artículo 33 (Disposiciones transitorias) del presente Acuerdo, por la que se confirme que Ucrania cumple todas las condiciones establecidas en la sección 2, punto 2:
 - a) los Estados miembros reconocerán los certificados pertinentes expedidos por Ucrania, enumerados en el anexo IV, sección 1, de conformidad con las condiciones establecidas en la decisión del Comité Mixto y con arreglo al artículo 11 del Reglamento (CE) nº 216/2008;
 - b) serán de aplicación las disposiciones del artículo 22 (Oportunidades comerciales), apartado 5, letra c) (asistencia en tierra a compañías aéreas de otras Partes) del presente Acuerdo, y
 - c) con sujeción a una evaluación de la aplicación por Ucrania de los requisitos y normas pertinentes de la Unión Europea, y tras la información del Comité Mixto, Ucrania participará en calidad de observador en los trabajos del Comité establecido con arreglo al Reglamento (CEE) nº 2111/2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad.
2. Las condiciones de la transición hacia la plena aplicación del presente Acuerdo serán, para Ucrania, las siguientes:
 - a) incorporación a la legislación nacional y aplicación de todos los requisitos y normas pertinentes de los actos de la Unión Europea enumerados en el anexo I del presente Acuerdo, y
 - b) el espacio aéreo bajo su responsabilidad se organizará en consonancia con los requisitos de la UE aplicables al establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo.

Sección 4

Aplicación plena del Acuerdo

Tras la decisión del Comité Mixto prevista en el artículo 33 (Disposiciones transitorias) del presente Acuerdo, por la que se confirme que Ucrania cumple todas las condiciones establecidas en la sección 3, punto 2, del presente anexo, será de aplicación lo siguiente:

1. Además de los derechos de tráfico señalados en la sección 2, punto 1, del presente anexo:

- a) Se permitirá a las compañías aéreas de la Unión Europea ejercer derechos ilimitados de tráfico entre puntos situados en Ucrania, puntos intermedios de los países socios en la Política Europea de Vecindad y de los países de la ZECA y los países enumerados en el anexo V y puntos posteriores, a condición de que el vuelo sea parte de un servicio prestado a un punto situado en un Estado miembro.

Asimismo, se permitirá a las compañías aéreas de la Unión Europea ejercer derechos ilimitados de tráfico entre puntos de Ucrania, independientemente de si tales servicios de transporte aéreo tienen o no su origen o destino dentro de la Unión Europea.

- b) Se permitirá a las compañías aéreas de la Unión Europea ejercer derechos ilimitados de tráfico entre cualquier punto de la Unión Europea, puntos intermedios de los países socios en la Política Europea de Vecindad y de los países de la ZECA y los países enumerados en el anexo V, a condición de que el vuelo sea parte de un servicio prestado a un punto situado en un Estado miembro.

2. Los Estados miembros reconocerán los certificados pertinentes expedidos por Ucrania, enumerados en el anexo IV, sección 2, del presente Acuerdo, de conformidad con las condiciones previstas en esas disposiciones.

**LISTA DE LOS CERTIFICADOS CONTEMPLADOS EN EL ANEXO III
DEL PRESENTE ACUERDO**

1. Personal de vuelo

Licencias de los pilotos (expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión o revocación de licencias) [Reglamento (CE) n° 216/2008, Reglamento (UE) n° 1178/2011 y Reglamento (UE) n° 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011].

Certificación de las personas responsables de impartir formación de vuelo o formación de simulación de vuelo y de evaluar la aptitud de los pilotos [Reglamento (CE) n° 216/2008, Reglamento (UE) n° 1178/2011 y Reglamento (UE) n° 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011].

Certificaciones de tripulación de cabina (expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión o revocación de certificaciones de la tripulación de cabina) [Reglamento (CE) n° 216/2008, Reglamento (UE) n° 1178/2011 y Reglamento (UE) n° 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011].

Certificados médicos de los pilotos (expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión o revocación) [Reglamento (CE) n° 216/2008, Reglamento (UE) n° 1178/2011 y Reglamento (UE) n° 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011].

Certificación de los médicos examinadores aéreos, así como las condiciones en las que los facultativos de medicina general pueden ejercer como médicos examinadores aéreos [Reglamento (CE) n° 216/2008, Reglamento (UE) n° 1178/2011 y Reglamento (UE) n° 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011].

Evaluación aeroméica periódica del personal de vuelo: cualificación de las personas responsables de tales evaluaciones [Reglamento (CE) n° 216/2008, Reglamento (UE) n° 1178/2011 y Reglamento (UE) n° 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011].

Condiciones de expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión o revocación de certificados de los organismos de formación de pilotos [Reglamento (CE) n° 216/2008, Reglamento (UE) n° 1178/2011 y Reglamento (UE) n° 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) n° 1178/2011].

Condiciones de expedición, mantenimiento, modificación, limitación, suspensión o revocación de certificados de los centros de medicina aeronáutica que participan en la cualificación y en la evaluación aeroméica del personal de vuelo en el ámbito de la aviación civil [Reglamento (CE) nº 216/2008, Reglamento (UE) nº 1178/2011 y Reglamento (UE) nº 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011].

Certificación de los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento y requisitos de los organismos que manejan y utilizan dichos dispositivos [Reglamento (CE) nº 216/2008, Reglamento (UE) nº 1178/2011 y Reglamento (UE) nº 290/2012, que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011].

2. Gestión del tránsito aéreo / Servicios de navegación aérea

Certificación de los proveedores de servicios de navegación aérea [Reglamento (CE) nº 216/2008, Reglamento (UE) nº 1034/2011 y Reglamento (UE) nº 1035/2011 anexo II: Requisitos específicos para la prestación de servicios de tránsito aéreo].

Certificación de los proveedores de servicios meteorológicos [Reglamento (CE) nº 216/2008, Reglamento (UE) nº 1034/2011 y Reglamento (UE) nº 1035/2011 anexo III: Requisitos específicos para la prestación de servicios meteorológicos].

Certificación de los proveedores de servicios de información aeronáutica [Reglamento (CE) nº 216/2008, Reglamento (UE) nº 1034/2011 y Reglamento (UE) nº 1035/2011 anexo IV: Requisitos específicos para la prestación de servicios de información aeronáutica].

Certificación de los proveedores de servicios de comunicación, navegación o vigilancia [Reglamento (CE) nº 216/2008, Reglamento (UE) nº 1034/2011 y Reglamento (UE) nº 1035/2011 anexo V: Requisitos específicos para la prestación de servicios de comunicación, navegación o vigilancia].

Licencias de los controladores de tránsito aéreo y de alumnos controladores de tránsito aéreo (expedición, suspensión y revocación) y habilitaciones y anotaciones correspondientes [Reglamento (CE) nº 216/2008 y Reglamento (UE) nº 805/2011].

Certificados médicos para los controladores de tránsito aéreo [Reglamento (CE) nº 216/2008 y Reglamento (UE) nº 805/2011].

Certificados de las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo (validez, renovación, revalidación y uso) [Reglamento (CE) nº 216/2008 y Reglamento (UE) nº 805/2011].

**LISTA DE LOS OTROS ESTADOS A QUE SE REFIEREN LOS
ARTÍCULOS 17, 19 Y 22
DEL PRESENTE ACUERDO
Y SUS ANEXOS II Y III**

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

NORMAS DE PROCEDIMIENTO

El presente Acuerdo será aplicable de conformidad con las normas de procedimiento que se exponen a continuación.

1. PARTICIPACIÓN DE UCRANIA EN COMITÉS

Cuando, en virtud del presente Acuerdo, Ucrania participe en un comité establecido por los actos pertinentes de la Unión Europea, adquirirá el estatus de observador y tendrá acceso a todos los debates pertinentes y, en este contexto, se fomentará su participación en las discusiones, de conformidad con el reglamento interno del comité correspondiente, mientras que será excluida de las sesiones en las que se lleven a cabo votaciones.

En lo que respecta a la Gestión del Tránsito Aéreo, a fin de aplicar la legislación sobre el Cielo Único Europeo, Ucrania participará también en todos los organismos establecidos por la Comisión Europea, tales como el Organismo Consultivo del Sector y el Gestor de la Red.

2. ADQUISICIÓN DEL ESTATUS DE OBSERVADOR EN LA EASA

El estatus de observador en la EASA habilita a Ucrania a participar en los grupos y organismos técnicos de la EASA abiertos a los Estados miembros de la UE y otros países socios en la Política Europea de Vecindad, con sujeción a las condiciones fijadas para dicha participación. El estatus de observador no comprende el derecho de voto. El estatus de observador no se adquirirá respecto al Consejo de Administración de la EASA.

3. COOPERACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

A fin de facilitar el ejercicio de sus facultades, las autoridades competentes de las Partes, previa petición, intercambiarán toda la información necesaria para la correcta aplicación del Acuerdo.

4. REFERENCIA A LAS LENGUAS

En los procedimientos establecidos en el ámbito del presente Acuerdo, las Partes podrán utilizar cualquier lengua oficial de las instituciones de la Unión Europea o la lengua ucraniana. No obstante, las Partes son conscientes de que la utilización del inglés facilita esos procedimientos. Si en un documento oficial se utiliza una lengua que no es lengua oficial de las instituciones de la Unión Europea, se facilitará simultáneamente una traducción a una de dichas lenguas oficiales, tomando en consideración lo dispuesto en la frase anterior. Si, en un procedimiento oral, una de las Partes desea utilizar una lengua que no sea una

lengua oficial de las instituciones de la Unión Europea, garantizará la interpretación simultánea al inglés.

**CRITERIOS CONTEMPLADOS EN EL ARTÍCULO 26, APARTADO 4,
DEL PRESENTE ACUERDO**

1. Las ayudas que figuran a continuación serán compatibles con la correcta aplicación del presente Acuerdo:
 - a) las ayudas de carácter social concedidas a consumidores individuales, siempre y cuando se concedan sin discriminaciones basadas en el origen de los servicios de que se trate, y
 - b) las ayudas destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional.

2. Además, las ayudas que figuran a continuación podrán considerarse compatibles con la correcta aplicación del presente Acuerdo:
 - a) las ayudas destinadas a favorecer el desarrollo económico de regiones en las que el nivel de vida sea anormalmente bajo o en las que exista una grave situación de subempleo;
 - b) las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no afecten negativamente a las operaciones comerciales de las compañías aéreas en un sentido contrario a los intereses de las Partes, y
 - c) las ayudas destinadas a conseguir objetivos que estén permitidos en virtud de los reglamentos horizontales de exención por categorías y las normas horizontales y sectoriales sobre ayudas estatales, concedidas con arreglo a las condiciones allí establecidas.
