COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, XXX
[…](2020) XXX draft

SENSITIVE[*]

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras el final del período transitorio contemplado en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica

(Texto pertinente a efectos del EEE)

[*] Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions https://europa.eu/!db43PX

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

Desde el 1 de febrero de 2020, el Reino Unido no pertenece a la Unión Europea, con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. El Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica[1] (en lo sucesivo, «el Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135[2] del Consejo y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue siendo de aplicación al y en el Reino Unido de conformidad con el artículo 127 de dicho Acuerdo, expira el 31 de diciembre de 2020.

El 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE, EURATOM) 2020/266 por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para un nuevo acuerdo de asociación[3]. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización abarca, entre otras cosas, los elementos necesarios para abordar de forma exhaustiva las relaciones en materia de aviación con el Reino Unido tras el final del período transitorio.

Sin embargo, no está claro si al final de dicho período habrá entrado en vigor un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule sus relaciones futuras en este ámbito.

El transporte aéreo internacional no puede tener lugar sin el consentimiento explícito de los Estados involucrados; esto es una consecuencia de su soberanía total y exclusiva con respecto al espacio aéreo situado sobre su territorio. Es habitual que los Estados organicen el transporte aéreo entre ellos mediante acuerdos sobre servicios aéreos (ASA) bilaterales, que establecen los derechos específicos otorgados mutuamente y las condiciones de su ejercicio. Los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con su ejercicio están expresamente excluidos del ámbito de aplicación del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios[4].

Dentro de la Unión, la libertad de las compañías aéreas de los Estados miembros (compañías aéreas de la Unión) de ofrecer servicios aéreos exclusivamente dentro de la UE se deriva del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de los servicios aéreos en la Comunidad, que también establece las normas para la concesión de licencias a dichas compañías aéreas.

Al final del período transitorio, los servicios aéreos entre el Reino Unido y los Estados miembros dejarán de estar regulados por dicho Reglamento.

De ello se deduce que, a falta de un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule este asunto, no existiría base jurídica para la prestación de servicios aéreos entre el Reino Unido y

---

1 DO L 29, 31.1.2020, p. 7.

2 Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

3 DO L 58, 27.2.2020, p. 53.

4 Anexo 1B del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio, celebrado en Marrakech el 15 de abril de 1994.

los Estados miembros por parte de sus compañías aéreas respectivas una vez finalizado el período transitorio en virtud del Acuerdo de Retirada.

Los servicios de transporte aéreo directo entre el Reino Unido y los Estados miembros están casi por completo en manos de compañías aéreas del Reino Unido y de la Unión. Por lo tanto, la pérdida por parte de las compañías aéreas de su derecho a prestar servicios aéreos entre el Reino Unido y los Estados miembros supondría una grave perturbación. La mayoría de las rutas aéreas entre la Unión y el Reino Unido dejarían de ser atendidas, si no todas. En cambio, las rutas dentro de la Unión que dejaran de ser atendidas por las compañías aéreas del Reino Unido tras el final del período transitorio seguirían siendo totalmente accesibles para las compañías aéreas de la Unión.

En una hipótesis de ausencia de acuerdo, se espera que las consecuencias para las respectivas economías sean graves, como se describe a continuación: el tiempo y el coste del transporte aéreo aumentarían de manera considerable, ya que se buscarían rutas alternativas, como también lo haría la presión sobre la infraestructura de transporte aéreo dentro de esas rutas alternativas, mientras que la demanda de transporte aéreo disminuiría. Como resultado, no solo se vería afectado el sector del transporte aéreo, sino también otros sectores de la economía que dependen en gran medida de este. Las barreras al comercio resultantes dificultarían la actividad empresarial en mercados lejanos así como la (re)ubicación de empresas. La perturbación de la conectividad del transporte aéreo representaría la pérdida de un activo estratégico tanto para la Unión como para los Estados miembros.

Por lo tanto, la presente propuesta tiene el objetivo de establecer medidas provisionales para regular el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido tras el final del período transitorio en caso de que no se alcance ningún acuerdo que regule este asunto.

Este acto forma parte de un paquete de medidas que la Comisión se dispone a adoptar.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Este Reglamento propuesto pretende ser una *lex specialis* que abordaría algunas de las consecuencias derivadas del hecho de que el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 dejará de aplicarse al transporte aéreo entre el Reino Unido y los demás Estados miembros desde el final del período transitorio y en ausencia de un acuerdo que regule la futura relación entre la Unión y el Reino Unido. Los términos propuestos se limitan a lo que es necesario a este respecto, a fin de evitar perturbaciones desproporcionadas. Por lo tanto, la presente propuesta es totalmente coherente con la legislación vigente y, en particular, con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

A este respecto, el Reglamento propuesto se concibe como una medida temporal, con el fin de mantener la conectividad y preservar los intereses de la Unión durante un período limitado y hasta que pueda celebrarse y entrar en vigor un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido sobre este asunto.

El Reglamento propuesto se entiende sin perjuicio del diseño de un futuro acuerdo en materia de aviación con el Reino Unido.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Esta propuesta complementa el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de la Unión. Aunque el enfoque seguido en los acuerdos de transporte aéreo de la Unión con terceros países se ha respetado en algunas áreas (por ejemplo, autorizaciones de explotación), el propósito

específico y el contexto de este Reglamento, así como su carácter unilateral, requieren necesariamente un enfoque más restrictivo en la concesión de derechos, así como disposiciones específicas destinadas a preservar la igualdad de derechos y de condiciones.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El acto propuesto complementaría el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de la Unión, de modo que se garantice la conectividad básica a pesar de que ese Reglamento habrá dejado de aplicarse en relación con las operaciones de transporte en cuestión. Dicha conectividad se garantizaría de igual manera para el tráfico hacia y desde todos los puntos de la Unión, lo que evitaría distorsiones en el mercado interior. Por lo tanto, es indispensable una acción a nivel de la Unión y el resultado no podría lograrse actuando a nivel de los Estados miembros.

• Proporcionalidad

El Reglamento propuesto se considera proporcionado, ya que es capaz de evitar perturbaciones desproporcionadas al tiempo que garantiza la igualdad de condiciones de competencia para las compañías aéreas de la Unión. No va más allá de lo necesario para alcanzar su objetivo. Este es el caso, en particular, de las condiciones con arreglo a las cuales se confieren los derechos pertinentes, que se refieren, entre otras cosas, a la necesidad de que el Reino Unido otorgue derechos equivalentes y a la competencia leal, así como a la limitación en el tiempo del régimen hasta que exista un acuerdo en materia de aviación de la UE con el Reino Unido.

• Elección del instrumento

Dado que el acto legislativo regula asuntos estrechamente relacionados con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y está destinado, como dicho Reglamento, a garantizar unas condiciones de competencia plenamente armonizadas, debe adoptar la forma de un Reglamento. Esta forma también responde mejor a la urgencia de la situación y del contexto, ya que el tiempo disponible antes del final del período transitorio (sin que se haya celebrado un acuerdo que regule la futura relación entre la Unión y el Reino Unido) es demasiado corto para permitir la transposición de las disposiciones contenidas en una Directiva.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

Esto no es aplicable debido a la naturaleza excepcional, temporal y puntual del evento que requiere esta propuesta, que no se relaciona con los objetivos de la legislación existente.

• Consultas con las partes interesadas

Varias partes interesadas del sector de la aviación y representantes de los Estados miembros han expresado su preocupación por los retos derivados de las negociaciones para un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido antes y después de la celebración del Acuerdo de Retirada.

El hecho de que el período transitorio establecido en el Acuerdo de Retirada finalice el 31 de diciembre de 2020, la necesidad de prepararse para los cambios inevitables el 1 de enero de 2021 y las posibles medidas adicionales que deben preverse en caso de no alcanzarse un acuerdo se han debatido con los representantes de los Estados miembros y con diversas partes interesadas del sector de la aviación en el contexto de reuniones transversales y específicas celebradas en Bruselas y en los Estados miembros.

Un tema común en los puntos de vista expuestos fue la necesidad de una intervención reguladora para mantener determinado grado de conectividad aérea una vez que el Derecho de la Unión deje de ser aplicable al Reino Unido. Cuando se trata de derechos de tráfico, las partes interesadas no pueden tomar sus propias medidas de contingencia para mitigar los efectos perjudiciales de la posible falta de un acuerdo que regule este asunto. Al menos seis representantes de compañías aéreas, de grupos de compañías aéreas y de aeropuertos expresaron la opinión de que debería mantenerse un alto nivel de conectividad con las compañías aéreas del Reino Unido, así como un alto nivel de acceso al mercado. Sin embargo, otras partes interesadas (en su mayoría representantes de las compañías aéreas de la UE), subrayaron por el contrario que no debería mantenerse la situación actual en ausencia de una alineación regulatoria total, a fin de garantizar la igualdad de condiciones en el mercado. La mayoría de los comentarios recibidos antes de la retirada, incluidos los que realizaron Estados miembros durante de los seminarios organizados por la Comisión en 2018, han sido confirmados y ampliados posteriormente para incluir la perspectiva de las relaciones futuras.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Las partes interesadas pertinentes compartieron con la Comisión varias formas de evaluación de las consecuencias de la retirada del Reino Unido para el sector del transporte aéreo. Estas evaluaciones concluyen que la ausencia de tráfico aéreo entre la UE y el Reino Unido daría lugar a perturbaciones importantes en la UE. La conectividad aérea juega un papel crucial en la economía en su sentido amplio. Aparte de facilitar la movilidad, el sector de la aviación es un fuerte impulsor del comercio, del crecimiento y del empleo. La contribución directa del sector de la aviación al PIB de la Unión Europea es de 168 000 millones EUR, mientras que su repercusión global, incluido el turismo, es de 672 000 millones EUR gracias al efecto multiplicador[5]. En total, los pasajeros que viajaron entre la UE y el Reino Unido representaron el 24 % de todo el tráfico dentro de la UE en 2019, aunque esta cifra varió significativamente entre los Estados miembros. Además, en 2019, el 19,5 % de los asientos disponibles en vuelos regulares dentro de la UE los ofrecieron compañías aéreas con licencia del Reino Unido, mientras que el 50,4 % de los asientos disponibles en vuelos entre la UE y el Reino Unido los ofrecieron compañías aéreas con licencia de la UE. Hay opciones alternativas de transporte disponibles, en particular, con enlaces por ferrocarril y por mar, pero solo para un pequeño número de países como Bélgica, Francia e Irlanda. Para otros países situados más al sur y al este de la Unión, los tiempos de viaje por carretera y ferrocarril hacen que estos modos de transporte no puedan sustituir al transporte aéreo. Por consiguiente, debe mitigarse el importante efecto perjudicial de la pérdida total de conectividad aérea en la economía de la UE y en los ciudadanos.

Es evidente que la actual crisis de la pandemia y sus consecuencias, que han cobrado un precio sin precedentes al sector de la aviación de la Unión y a la economía en general, no harían sino amplificar el impacto negativo de las graves perturbaciones en la conectividad aérea entre el Reino Unido y la Unión.

[5] Air Transport Action Group (ATAG), *Aviation: Benefits Beyond Borders report for 2020*, [«Aviación: beneficios sin fronteras. Informe de 2020»].

- **Evaluación de impacto**

No es necesaria una evaluación de impacto debido al carácter excepcional de la situación y a las necesidades limitadas del período durante el cual se aplicará el cambio de estatuto del Reino Unido. No se dispone de otras opciones políticas que difieran sustancial o jurídicamente de la que se propone.

- **Derechos fundamentales**

Esta propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No aplicable.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No aplicable.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

No aplicable.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Como se ha mencionado anteriormente, la presente propuesta tiene el objetivo de establecer medidas provisionales para regular el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido tras el final del período transitorio en caso de que no se alcance ningún acuerdo que regule este asunto (artículo 1). Estas medidas tienen por objeto mantener la conectividad básica durante un período transitorio hasta que pueda celebrarse dicho acuerdo (artículo 14).

En primer lugar (artículo 3), el Reglamento propuesto prevé la concesión unilateral, a las compañías aéreas del Reino Unido, de derechos de tráfico relativos a las libertades primera, segunda, tercera y cuarta, a fin de que puedan continuar sobrevolando el territorio de la Unión y hacer escalas técnicas en él, así como atender las rutas directas entre los respectivos territorios. No se hace distinción entre operaciones de pasajeros y carga, o servicios regulares y no regulares. También será posible (artículo 4) que las compañías aéreas del Reino Unido presten esos servicios mediante acuerdos de código compartido o de reserva de capacidad, y que celebren acuerdos de arrendamiento en condiciones estrictas (artículo 5), pero no se han previsto otros dispositivos habituales de flexibilidad operativa (como el cambio de capacidad operacional o la coterminación).

Los derechos otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido están sujetos a un principio de «reciprocidad»; el Reglamento propuesto (artículo 6) establece un mecanismo para garantizar que los derechos de las compañías aéreas de la Unión en el Reino Unido permanezcan equivalentes a los otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del Reglamento propuesto. Si ese no es el caso, la Comisión está facultada para adoptar las medidas necesarias a fin de corregir la situación mediante actos de ejecución, incluida la limitación o la retirada de las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido. La evaluación del nivel de equivalencia y la adopción de medidas correctoras por parte de la Comisión no están vinculadas únicamente a la correspondencia estricta y formal entre los dos ordenamientos jurídicos; esto se debe a las marcadas diferencias entre los mercados

respectivos y tiene por objetivo evitar un planteamiento «de reproducción a ciegas», lo que en última instancia podría resultar contrario a los intereses de la Unión.

Del mismo modo que la Unión se esfuerza por conseguir en todos sus acuerdos sobre servicios aéreos, el Reglamento propuesto, aunque pretende garantizar temporalmente la conectividad básica, establece un mecanismo flexible para garantizar que las compañías aéreas de la Unión disfruten de oportunidades leales y equitativas para competir con las compañías aéreas del Reino Unido, una vez que este país ya no esté vinculado por el Derecho de la Unión. La igualdad de condiciones requiere que, incluso después del final del período transitorio, el Reino Unido siga aplicando normas suficientemente exigentes en el área del transporte aéreo en lo que respecta a la competencia leal, incluida la regulación de los cárteles, el abuso de posición dominante y las fusiones; la prohibición de subvenciones gubernamentales injustificadas; la protección de los trabajadores; la protección del medio ambiente, y la seguridad y la protección. Además, debe garantizarse que no se discrimina a las compañías aéreas de la Unión en el Reino Unido, ya sea *de iure* o *de facto*. Por lo tanto, el Reglamento propuesto encarga a la Comisión (artículo 7) la tarea de supervisar las condiciones de competencia entre las compañías aéreas de la Unión y del Reino Unido y la faculta para adoptar las medidas necesarias por medio de actos de ejecución, a fin de garantizar que dichas condiciones sigan cumpliéndose en todo momento.

Se establecen los procedimientos necesarios para permitir que los Estados miembros verifiquen que las compañías aéreas, las aeronaves y las tripulaciones que entran en sus territorios en virtud de este Reglamento son titulares de licencias o certificados del Reino Unido de conformidad con las normas de seguridad reconocidas internacionalmente, que se cumple toda la legislación nacional y de la Unión pertinente y que no se exceden los derechos permitidos (artículos 8 a 11).

Se establece una disposición explícita para recordar que los Estados miembros no deben negociar ni celebrar acuerdos sobre servicios aéreos bilaterales con el Reino Unido sobre asuntos pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento y que no deben otorgar a las compañías aéreas del Reino Unido, en relación con el transporte aéreo, otros derechos que no sean los concedidos en este Reglamento (Articulo 3). No obstante, las autoridades competentes respectivas podrán, por supuesto, cooperar según sea necesario para la buena aplicación del Reglamento (artículo 12), de modo que tenga lugar la menor perturbación posible en la gestión de los servicios aéreos que continuarán prestándose bajo sus auspicios tras el final del período transitorio.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras el final del período transitorio contemplado en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario[3],

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica[4] (en lo sucesivo, el «Acuerdo de Retirada») fue celebrado por la Unión mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo[5] y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El período transitorio contemplado en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada, durante el cual el Derecho de la Unión sigue aplicándose al y en el Reino Unido de conformidad con el artículo 127 de dicho Acuerdo, finaliza el 31 de diciembre de 2020. El 25 de febrero de 2020, el Consejo adoptó la Decisión (UE, EURATOM) 2020/266 por la que se autoriza la apertura de negociaciones con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte para un nuevo acuerdo de asociación[6]. Como se desprende de las directrices de negociación, la autorización abarca, entre otras cosas, los elementos necesarios para abordar de manera exhaustiva las relaciones en materia de aviación con el Reino

1 Dictamen de...
2 Dictamen de...
3 Posición del Parlamento Europeo de ...
4 DO L 29 de 31.1.2020, p. 7.
5 Decisión (UE) 2020/135 del Consejo de 30 de enero de 2020 relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1).
6 DO L 58 de 27.2.2020, p. 53.

Unido tras el final del período transitorio. Sin embargo, no está claro si al final de dicho período habrá entrado en vigor un acuerdo entre la Unión y el Reino Unido que regule sus relaciones futuras en este ámbito.

(2) El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo[7] establece las condiciones para la concesión de licencias de explotación de la Unión a compañías aéreas y establece la libertad de prestar servicios aéreos dentro de la Unión.

(3) Al final del período transitorio y a falta de disposiciones especiales, se pondría fin a todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en relación con el acceso al mercado establecido por el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, en lo que respecta a la relación entre el Reino Unido y los Estados miembros.

(4) Por consiguiente, es necesario establecer un conjunto temporal de medidas que permitan a las compañías aéreas a las que se haya concedido una licencia en el Reino Unido prestar servicios de transporte aéreo entre el territorio de este último y los Estados miembros. A fin de garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y los Estados miembros, los derechos así conferidos deben estar supeditados a la concesión por parte del Reino Unido de derechos equivalentes a las compañías aéreas a las que se haya concedido una licencia en la Unión y deben estar sujetos a determinadas condiciones que garanticen una competencia leal.

(5) A fin de reflejar su carácter temporal, la aplicación del presente Reglamento debe limitarse al 30 de junio de 2021, o hasta la entrada en vigor —o, cuando así se estipule, la aplicación provisional— de un futuro acuerdo relativo a la prestación de servicios aéreos con el Reino Unido en el que la Unión sea parte, negociado por la Comisión de conformidad con el artículo 218 del TFUE, si esta última fecha es anterior.

(6) Con el fin de mantener unos niveles de conectividad mutuamente beneficiosos, deben establecerse determinados acuerdos de cooperación comercial tanto para las compañías aéreas del Reino Unido como para las compañías aéreas de la Unión, en consonancia con el principio de reciprocidad.

(7) El presente Reglamento no debe impedir que los Estados miembros expidan autorizaciones para la explotación de servicios aéreos regulares por parte de compañías aéreas de la Unión en el ejercicio de los derechos que les haya concedido el Reino Unido, análogamente a lo que ocurre en el contexto de acuerdos internacionales. Por lo que respecta a dichas autorizaciones, los Estados miembros no deben discriminar entre las compañías aéreas de la Unión.

(8) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en lo que se refiere a la adopción de medidas que garanticen, por un lado, un grado de reciprocidad equilibrado entre los derechos que conceden de manera unilateral la Unión y el Reino Unido a las compañías aéreas de la otra parte y, por otro lado, que las compañías aéreas de la Unión puedan competir con las compañías aéreas del Reino Unido en condiciones equitativas a la hora de prestar servicios aéreos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento

[7] Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

Europeo y del Consejo[8]. Habida cuenta de sus posibles repercusiones en las conexiones aéreas de los Estados miembros, debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de dichas medidas. La Comisión debe adoptar actos de ejecución inmediatamente aplicables cuando, en casos debidamente justificados, así lo exijan razones imperiosas de urgencia. Tales casos debidamente justificados podrían ser situaciones en las que el Reino Unido no conceda derechos equivalentes a las compañías aéreas de la Unión y, por lo tanto, cause un desequilibrio manifiesto, o en las que la viabilidad económica de las compañías aéreas de la Unión se vea amenazada por unas condiciones de competencia menos favorables que las de las compañías aéreas del Reino Unido en la prestación de servicios de transporte aéreo regulados por el presente Reglamento.

(9) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer medidas provisionales que regulen el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido en caso de que no exista un acuerdo que regule sus relaciones futuras en el ámbito de la aviación al final del período transitorio, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(10) Teniendo en cuenta la urgencia que implica el final del período transitorio antes mencionado, conviene establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(11) El ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias al Reino Unido que contenga no incluyen Gibraltar.

(12) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la posición jurídica del Reino de España con respecto a la soberanía sobre el territorio en el que se encuentra el aeropuerto de Gibraltar.

(13) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse, en principio, a partir del día siguiente al del final del período transitorio al que se hace referencia en el Acuerdo de Retirada, a menos que, a más tardar en esa fecha, haya entrado en vigor un acuerdo que regule las relaciones futuras entre la Unión y el Reino Unido en el ámbito de la aviación. Sin embargo, con el fin de permitir que los procedimientos administrativos necesarios se lleven a cabo lo antes posible, ciertas disposiciones deben aplicarse a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

[8] Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Artículo 1
Ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece un conjunto temporal de medidas que regulan el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («Reino Unido») tras la expiración del período transitorio al que se hace referencia en el artículo 126 del Acuerdo de Retirada.

Artículo 2
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

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

2) «transporte aéreo internacional»: el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;

3) «compañía aérea de la Unión»: toda compañía aérea que posea una licencia de explotación válida concedida por una autoridad competente para la concesión de licencias con arreglo al capítulo II del Reglamento (CE) n.º 1008/2008;

4) «compañía aérea del Reino Unido»: una compañía aérea que:

a) tiene su centro de actividad principal en el Reino Unido; y

b) cumple una de las dos condiciones siguientes:

i) el Reino Unido o nacionales del Reino Unido son propietarios de más del 50 % de la empresa y ejercen su control efectivo, ya sea directamente o indirectamente a través de una o varias empresas intermediarias, o

ii) los Estados miembros de la Unión o nacionales de los Estados miembros de la Unión u otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo o nacionales de dichos Estados, en cualquier combinación, ya sea solos o junto con el Reino Unido o nacionales del Reino Unido, son propietarios de más del 50 % de la empresa y ejercen su control efectivo, ya sea directamente o indirectamente a través de una o varias empresas intermediarias;

c) en el caso contemplado en la letra b), inciso ii), era titular de una licencia de explotación válida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 el día anterior al primer día de aplicación del presente Reglamento a que se refiere el artículo 14, apartado 2, párrafo primero;

5) «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, confieran la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:

a) el derecho a utilizar todos o una parte de los activos de una empresa;

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;

6) «Derecho de la competencia»: el derecho que aborda la siguiente conducta, en aquellos casos en que pueda afectar a los servicios de transporte aéreo:

a) conducta consistente en:

i) acuerdos entre compañías aéreas, decisiones de asociaciones de compañías aéreas y prácticas concertadas que tengan por objeto o por efecto impedir, restringir o falsear la competencia;

ii) abusos de posición dominante por parte de una o varias compañías aéreas;

iii) medidas adoptadas o mantenidas en vigor por el Reino Unido en caso de empresas públicas y empresas a las que el Reino Unido concede derechos especiales o exclusivos y que sean contrarias a los incisos i) o ii);

b) concentraciones de compañías aéreas que impidan significativamente la competencia efectiva, en particular como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante;

7) «subvención»: toda aportación financiera concedida a una compañía aérea o un aeropuerto por el gobierno o por cualquier otro organismo público a cualquier nivel, que confiera un beneficio, y en particular:

a) la transferencia directa de fondos, tales como subvenciones, préstamos o aportaciones de capital, la posible transferencia directa de fondos, la asunción de pasivos, tales como garantías de préstamos, inyecciones de capital, propiedad, protección contra la quiebra o seguros;

b) la condonación o la no recaudación de ingresos adeudados;

c) el suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructura general, o la compra de bienes o servicios;

d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o la encomienda u orden a una entidad privada para que lleve a cabo una o varias de las funciones descritas en las letras a), b) y c) que normalmente incumbirían al gobierno o a otro organismo público, sin que la práctica difiera realmente de las prácticas normalmente seguidas por los gobiernos.

No se considerará que una contribución financiera realizada por un gobierno u otro organismo público confiere un beneficio si un operador de mercado privado exclusivamente impulsado por las perspectivas de rentabilidad, en la misma situación que el organismo público en cuestión, hubiera realizado la misma contribución financiera;

8) «autoridad independiente de defensa de la competencia»: una autoridad encargada de aplicar y hacer cumplir el Derecho de la competencia, así como de controlar las subvenciones, y que cumple las siguientes condiciones:

a) la autoridad es independiente en el plano operativo y está adecuadamente dotada con los recursos necesarios para llevar a cabo sus tareas;

b) la autoridad cuenta con las garantías necesarias de independencia frente a la influencia política o las influencias externas de otro tipo en el desempeño de sus funciones o el ejercicio de sus competencias, y actúa de forma imparcial; y

c) las decisiones de la autoridad están sujetas a control jurisdiccional;

9) «discriminación»: la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva con respecto al suministro de bienes o servicios, incluidos los servicios públicos, empleados para la explotación de servicios de transporte aéreo, o con respecto al tratamiento de tales bienes o servicios por parte de las autoridades públicas pertinentes para dichos servicios de transporte aéreo;

10) «servicio de transporte aéreo regular»: una serie de vuelos que reúnan las características siguientes:

a) en cada vuelo hay asientos o capacidad de transporte de carga o de correo disponibles para su compra individual por el público (ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);

b) su explotación garantiza el tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos, ya sea:

i) con arreglo a un horario publicado, o

ii) mediante vuelos que, por su regularidad o frecuencia, constituyen una serie sistemática reconocible;

11) «servicio de transporte aéreo no regular»: un servicio de transporte aéreo comercial que no se realice como servicio aéreo regular;

12) «territorio de la Unión»: el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial de los Estados miembros a los que se aplican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en las condiciones establecidas en dichos Tratados, y el espacio aéreo por encima de ellos;

13) «territorio del Reino Unido»: el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial del Reino Unido y el espacio aéreo por encima de ellos;

14) «Convenio de Chicago»: el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

Artículo 3
Derechos de tráfico

1. Las compañías aéreas del Reino Unido podrán, en las condiciones establecidas en el presente Reglamento:

a) sobrevolar el territorio de la Unión sin aterrizar;

b) hacer escalas en el territorio de la Unión para fines no comerciales, en el sentido del Convenio de Chicago;

c) realizar servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular de pasajeros, de combinación de pasajeros y carga y servicios exclusivamente de carga entre cualquier par de puntos, de los cuales uno está situado en el territorio del Reino Unido y el otro en el territorio de la Unión.

3. Los Estados miembros no negociarán ni celebrarán ningún acuerdo o convenio bilateral con el Reino Unido sobre asuntos pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento con respecto a su período de aplicación. Con respecto a dicho período, tampoco podrán conceder a las compañías aéreas del Reino Unido, en relación con el transporte aéreo, ningún otro derecho distinto de los concedidos en virtud del presente Reglamento.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, los Estados miembros podrán autorizar, de conformidad con la legislación nacional, la prestación de servicios de ambulancia aérea en su territorio mediante aeronaves matriculadas en el Reino Unido.

Artículo 4
Acuerdos de cooperación comercial

1. Se podrán prestar servicios de transporte aéreo con arreglo al artículo 3 mediante acuerdos de reserva de capacidad o de código compartido, según se indica a continuación:

a) la compañía aérea del Reino Unido podrá actuar como compañía comercializadora, con cualquier compañía operadora que sea una compañía aérea de la Unión o del Reino Unido, o con cualquier compañía operadora de un tercer país que, con arreglo al Derecho de la Unión o, en su caso, con arreglo al Derecho del Estado miembro o Estados miembros de que se trate, disfrute de los derechos de tráfico necesarios, así como del derecho a que sus compañías aéreas ejerzan tales derechos mediante el acuerdo en cuestión;

b) la compañía aérea del Reino Unido podrá actuar como compañía operadora, con cualquier compañía comercializadora que sea una compañía aérea de la Unión o del Reino Unido, o con cualquier compañía comercializadora de un tercer país que, con arreglo al Derecho de la Unión o, en su caso, con arreglo al Derecho del Estado miembro o Estados miembros de que se trate, disfrute de los derechos de ruta necesarios, así como del derecho a que sus compañías aéreas ejerzan tales derechos mediante el acuerdo en cuestión.

2. En ningún caso se interpretará que los derechos concedidos a las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del apartado 1 confieren a las compañías aéreas de un tercer país derechos distintos de los que disfrutan en virtud del Derecho de la Unión o del Derecho del Estado miembro o Estados miembros de que se trate.

3. El recurso a acuerdos de reserva de capacidad o de código compartido, ya sea como compañía operadora o como compañía comercializadora, no dará lugar a que una compañía aérea del Reino Unido ejerza derechos distintos de los previstos en el artículo 3, apartado 1.

Ello no impedirá a las compañías aéreas del Reino Unido prestar servicios de transporte aéreo entre cualquier par de puntos de los cuales uno esté situado en el territorio de la Unión y el otro en un tercer país, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) la compañía aérea del Reino Unido actúa como compañía comercializadora en virtud de un acuerdo de reserva de capacidad o de código compartido con una compañía operadora que se beneficia, en virtud del Derecho de la Unión o del Derecho del Estado miembro o Estados miembros de que se trate, de los derechos de tráfico necesarios, así como del derecho a ejercer dichos derechos mediante el acuerdo en cuestión;

b) el servicio de transporte en cuestión forma parte de un transporte efectuado por dicha compañía aérea del Reino Unido entre un punto situado en el territorio del Reino Unido y el punto que corresponda del tercer país de que se trate.

4. Los Estados miembros de que se trate exigirán que los acuerdos a que se refiere el presente artículo sean aprobados por sus autoridades competentes con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente artículo, así como de los requisitos aplicables del Derecho de la Unión y el nacional, en particular en lo que se refiere a la seguridad y la protección.

Artículo 5
Arrendamiento de aeronaves

1. En el ejercicio de los derechos previstos en el artículo 3, apartado 1, las compañías aéreas del Reino Unido podrán prestar servicios de transporte aéreo con sus propias aeronaves y en los siguientes casos:

a) utilizando aeronaves arrendadas sin tripulación a cualquier arrendador;

b) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación a cualquier otra compañía aérea del Reino Unido;

c) utilizando aeronaves arrendadas con tripulación a compañías aéreas de cualquier país distinto del Reino Unido, siempre que el arrendamiento esté justificado por necesidades excepcionales, necesidades de capacidad estacionales o dificultades operativas del arrendatario y que el arrendamiento no exceda la duración estrictamente necesaria para satisfacer esas necesidades o superar dichas dificultades.

2. Los Estados miembros de que se trate exigirán que los acuerdos a que se refiere el apartado 1 sean aprobados por sus autoridades competentes con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones allí establecidas, así como de los requisitos aplicables del Derecho de la Unión y el nacional, en particular en lo que se refiere a la seguridad y la protección.

Artículo 6
Equivalencia de derechos

1. La Comisión supervisará los derechos concedidos por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión y las condiciones para su ejercicio.

2. En los casos en que la Comisión determine que los derechos concedidos por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión no son, *de iure* o *de facto*, equivalentes a los concedidos a las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, o que esos derechos no están disponibles en igualdad de condiciones para todas las compañías aéreas de la Unión, la Comisión adoptará, sin demora y con el fin de restablecer la equivalencia, actos de ejecución para:

a) establecer límites a la capacidad permitida de los servicios de transporte aéreo regulares puesta a disposición de las compañías aéreas del Reino Unido y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente concedidas;

b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoquen dichas autorizaciones de explotación; o

c) imponer obligaciones financieras o restricciones operativas.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2. Se adoptarán de conformidad con el procedimiento de urgencia a que se refiere el artículo 13, apartado 3, cuando, en casos debidamente justificados de acusada falta de equivalencia a efectos del apartado 2, así lo exijan razones imperiosas de urgencia.

Artículo 7
Competencia leal

1. La Comisión supervisará las condiciones en las que las compañías aéreas y los aeropuertos de la Unión compiten con las compañías aéreas y los aeropuertos del Reino Unido para la prestación de servicios de transporte aéreo regulados por el presente Reglamento.

2. En los casos en que determine que, como consecuencia de alguna de las situaciones a que se refiere el apartado 3, dichas condiciones son sensiblemente menos favorables que

aquellas de las que disfrutan las compañías aéreas del Reino Unido, la Comisión adoptará, sin demora y con el fin de poner remedio a esta situación, actos de ejecución para:

a) establecer límites a la capacidad permitida de los servicios de transporte aéreo regulares puesta a disposición de las compañías aéreas del Reino Unido y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente concedidas;

b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoquen dichas autorizaciones de explotación para algunas o todas las compañías aéreas del Reino Unido; o

c) imponer obligaciones financieras o restricciones operativas.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2. Se adoptarán de conformidad con el procedimiento de urgencia a que se refiere el artículo 13, apartado 3, cuando, en casos debidamente justificados de amenaza a la viabilidad económica de una o varias compañías aéreas de la Unión, así lo exijan razones imperiosas de urgencia.

3. Los actos de ejecución a que se refiere el apartado 2 se adoptarán, en las condiciones especificadas en dicho apartado, para poner remedio a las siguientes situaciones:

a) la concesión de subvenciones por parte del Reino Unido;

b) el hecho de que el Reino Unido no disponga de Derecho de la competencia, o que, en la práctica, no lo aplique;

c) el hecho de que el Reino Unido no haya nombrado una autoridad independiente de defensa de la competencia, o que no haya logrado mantener su independencia;

d) la aplicación por parte del Reino Unido de normas en materia de protección de los trabajadores, seguridad, protección del medio ambiente o derechos de los pasajeros que sean menos exigentes que las establecidas en el Derecho de la Unión o, en ausencia de disposiciones pertinentes en el Derecho de la Unión, menos exigentes que las aplicadas por todos los Estados miembros o, en cualquier caso, menos exigentes que las normas internacionales pertinentes;

e) cualquier forma de discriminación hacia las compañías aéreas de la Unión.

4. Para llevar a cabo aquello indicado en el apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes, compañías aéreas o aeropuertos del Reino Unido. En caso de que las autoridades competentes, compañías aéreas o aeropuertos del Reino Unido no faciliten la información solicitada en un plazo razonable fijado por la Comisión, o faciliten información incompleta, la Comisión podrá actuar de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.

5. El Reglamento (UE) 2019/712 del Parlamento Europeo y del Consejo[9] no se aplicará a los asuntos pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento .

Artículo 8
Autorización de explotación

1. Sin perjuicio del Derecho de la Unión y del nacional en el ámbito de la seguridad aérea, para ejercer los derechos que se les conceden en virtud del artículo 3, las compañías

[9] Reglamento (UE) 2019/712 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativo a la defensa de la competencia en el transporte aéreo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 868/2004 (DO L 123 de 10.5.2019, p. 4).

aéreas del Reino Unido deberán obtener una autorización de explotación de cada Estado miembro en el que quieran operar.

2. Al recibir una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, el Estado miembro de que se trate otorgará la autorización de explotación apropiada sin demoras indebidas, a condición de que:

a) la compañía aérea del Reino Unido solicitante sea titular de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación del Reino Unido; y

b) el Reino Unido ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo sobre la compañía aérea del Reino Unido solicitante, la autoridad competente esté claramente identificada y la compañía aérea del Reino Unido sea titular de un certificado de operador aéreo expedido por dicha autoridad.

3. Sin perjuicio de la necesidad de conceder un margen de tiempo suficiente para la realización de las evaluaciones necesarias, las compañías aéreas del Reino Unido tendrán derecho a presentar sus solicitudes de autorización de explotación a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. Los Estados miembros estarán facultados para aprobar dichas solicitudes a partir de ese día, siempre que se cumplan las condiciones para dicha aprobación. Sin embargo, cualquier autorización así concedida surtirá efecto no antes del primer día de aplicación del presente Reglamento, de conformidad con el artículo 14, apartado 2, párrafo primero.

Artículo 9
Planes operativos, programas y horarios

1. Las compañías aéreas del Reino Unido presentarán los planes operativos, programas y horarios de los servicios aéreos a las autoridades competentes de cada Estado miembro de que se trate para su aprobación. Cualquier presentación de este tipo deberá realizarse al menos 30 días antes del inicio de las operaciones.

2. A reserva de lo dispuesto en el artículo 8, los planes operativos, programas y horarios de la temporada IATA que esté en curso el primer día de aplicación del presente Reglamento a que se refiere el artículo 14, apartado 2, párrafo primero, y los correspondientes a la temporada inmediatamente posterior, podrán presentarse y aprobarse antes de esa fecha.

3. El presente Reglamento no debe impedir que los Estados miembros expidan autorizaciones para la explotación de servicios aéreos regulares por parte de compañías aéreas de la Unión en el ejercicio de los derechos que les haya concedido el Reino Unido. Por lo que respecta a dichas autorizaciones, los Estados miembros no deben discriminar entre las compañías aéreas de la Unión.

Artículo 10
Denegación, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones

1. Los Estados miembros denegarán, o según sea el caso, revocarán o suspenderán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido en aquellos casos en que:

a) la compañía aérea no reúna las condiciones para ser considerada una compañía aérea del Reino Unido en virtud del presente Reglamento; o

b) no se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 2.

2. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, o impondrán condiciones a dicha

autorización, o limitarán las operaciones de dicha compañía aérea o impondrán condiciones a las mismas en cualquiera de las siguientes circunstancias:

a) cuando no se cumplan los requisitos aplicables en materia de seguridad y protección;

b) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida, del territorio del Estado miembro de que se trate, de las aeronaves que realizan el transporte aéreo;

c) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida, del territorio del Estado miembro de que se trate, de pasajeros, tripulación, equipaje, carga o correo a bordo de aeronaves (incluida la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, o en el caso del correo, los reglamentos postales).

3. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, o impondrán condiciones a dicha autorización, o limitarán las operaciones de dicha compañía aérea o impondrán condiciones a las mismas cuando así lo exija la Comisión de conformidad con los artículos 6 o 7.

4. Los Estados miembros informarán sin demora injustificada a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda decisión de denegar o revocar la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido en virtud de los apartados 1 y 2.

Artículo 11
Certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados por el Reino Unido y que sigan en vigor serán reconocidos como válidos por los Estados miembros a efectos de la explotación de servicios de transporte aéreo por parte de las compañías aéreas del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, a condición de que dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados en virtud de, y de conformidad con, como mínimo, las normas internacionales pertinentes establecidas en el marco del Convenio de Chicago.

Artículo 12
Consulta y cooperación

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros consultarán a las autoridades competentes del Reino Unido y cooperarán con estas en la medida en que sea necesario para garantizar la aplicación del presente Reglamento.

2. Los Estados miembros, previa solicitud, facilitarán a la Comisión sin demora indebida cualquier información obtenida en virtud del apartado 1 del presente artículo o cualquier otra información pertinente para la aplicación de los artículos 6 y 7.

Artículo 13
Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 182/2011, en relación con su artículo 5.

Artículo 14
Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. Se aplicará a partir del día siguiente a aquel en el cual el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido en virtud de los artículos 126 y 127 del Acuerdo de Retirada.

No obstante, el artículo 8, apartado 3, y el artículo 9, apartado 2, se aplicarán a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

3. El presente Reglamento no se aplicará si en la fecha a que se refiere el párrafo primero del apartado 2 ha entrado en vigor un acuerdo que regule de forma exhaustiva la prestación de servicios de transporte aéreo con el Reino Unido, en el que la Unión es parte.

4. El presente Reglamento dejará de aplicarse en la más temprana de las fechas siguientes:

a) 30 de junio de 2021

b) la fecha de entrada en vigor del acuerdo contemplado en el apartado 3 o, en su caso, la fecha a partir de la cual se aplique provisionalmente.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente / La Presidenta*