COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 22.11.2012
COM(2012) 688 final

2012/0323 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Estado de Israel, por otra

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Contexto de la propuesta

- Motivación y objetivos de la propuesta

El Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno del Estado de Israel, por otra, ha sido negociado por la Comisión de acuerdo con la autorización del Consejo emitida en abril de 2008. Los servicios aéreos entre la UE y el Estado de Israel se prestan actualmente en función de los acuerdos bilaterales entre los distintos Estados miembros y el Estado de Israel. La negociación de acuerdos globales de servicios aéreos con los países vecinos es parte de la política exterior de aviación de la UE, ya que han quedado demostrados el valor añadido y los beneficios económicos de esos acuerdos. Los objetivos del Acuerdo son los siguientes:

— la apertura progresiva del mercado en cuanto al acceso a las rutas y a la capacidad, en condiciones de reciprocidad;
— el fomento de la cooperación y armonización normativa de los reglamentos y enfoques derivados de la legislación de la UE en el ámbito de la aviación;
— el fomento de unos servicios aéreos basados en la competencia entre compañías aéreas con una interferencia y una regulación mínimas por parte del Estado;
— la no discriminación y la igualdad de condiciones para los agentes económicos.

- **Contexto general**

Las directrices de negociación establecen el objetivo general de celebrar un acuerdo global de transporte aéreo a fin de abrir el acceso al mercado de forma gradual y recíproca y de garantizar la convergencia normativa y la aplicación efectiva de las normas de la UE.

De conformidad con las directrices de negociación del mandato, un proyecto de acuerdo con el Gobierno del Estado de Israel fue rubricado por ambas Partes el 30 de julio de 2012.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

Las disposiciones del Acuerdo prevalecerán sobre las disposiciones pertinentes de los acuerdos bilaterales de servicios aéreos vigentes entre los Estados miembros y el Estado de Israel. Sin embargo, se podrán seguir ejercitando los derechos de tráfico existentes derivados de dichos acuerdos bilaterales y que no estén regulados por el presente Acuerdo, siempre que ello no suponga discriminación entre los Estados miembros y sus nacionales.

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

La celebración de un Acuerdo global de transporte aéreo con el gobierno del Estado de Israel constituye un elemento importante para el desarrollo de la política exterior de aviación de la Unión Europea y, en particular, de una zona europea común de aviación más amplia, según se describe en la Comunicación de la Comisión COM(2005) 79 final («Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación»).

2. Consulta de las partes interesadas y evaluación de impacto

De conformidad con el artículo 218, apartado 4, del TFUE, la Comisión ha llevado a cabo las negociaciones previa consulta con un comité especial.

Además, la Comisión mantuvo consultas con las partes interesadas durante todo el proceso.

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

La Comisión ha consultado a las partes interesadas, en particular a través del Foro Consultivo compuesto por representantes de las compañías aéreas, los aeropuertos y las organizaciones sindicales.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

Las observaciones de las partes interesadas, muchas de ellas emitidas verbalmente en el transcurso de las negociaciones, que duraron tres años y dieron lugar a ocho rondas de negociaciones, o en las numerosas reuniones preparatorias de la UE, se refirieron en particular a una apertura lo antes posible del mercado de la aviación UE-Israel (vuelos con origen o destino en la UE y con origen o destino en Israel) y a la convergencia normativa. Además, las partes interesadas querían cerciorarse de que las normas de la UE sobre las franjas horarias se respetan en el Acuerdo.

Todas las observaciones de las partes interesadas se tuvieron debidamente en cuenta en la preparación de la posición negociadora de la Unión. Tras dar por concluidas las negociaciones, las partes interesadas manifestaron su deseo de ver el acuerdo firmado y aplicado.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

No se ha necesitado asesoramiento externo.

- **Evaluación de impacto**

En un informe sobre el impacto económico del Acuerdo, elaborado para la Comisión por consultores en 2007, se estima que el beneficio económico de un acuerdo de esta índole puede alcanzar un total de 96 millones de euros al año en términos de excedente del consumidor como consecuencia de unos precios más bajos. El análisis también mostró un impacto positivo en términos de creación de empleo.

Un resumen de ese informe figura en una Comunicación de la Comisión publicada el 9 de noviembre de 2007 (COM(2007) 691 final).

En virtud del Acuerdo se crea un Comité Mixto encargado de revisar su aplicación y efectos.

3. Aspectos jurídicos de la propuesta

- **Resumen de la acción propuesta**

El Acuerdo consta de una parte central, que incluye los principios fundamentales, y de seis anexos: el anexo I, sobre servicios acordados y rutas especificadas; el anexo II sobre disposiciones transitorias; el Anexo III con una lista de los Estados a que se refieren los artículos 3, 4 y 8 del Acuerdo; el anexo IV sobre normas relativas a la aviación civil; el anexo V sobre frecuencias de base acordadas en determinadas rutas; y el anexo VI sobre requisitos reglamentarios y normas.

- **Base jurídica**

Artículo 100, apartado 2, leído en relación con el artículo 218, apartado 5 y apartado 8, párrafo primero, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

- **Principio de subsidiariedad**

La propuesta no forma parte de las competencias exclusivas de la Unión, por lo que se aplica el principio de subsidiariedad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación.

Las disposiciones del Acuerdo prevalecerán sobre las disposiciones pertinentes de los acuerdos vigentes suscritos por determinados Estados miembros. El Acuerdo crea simultáneamente para todas las compañías aéreas comunitarias condiciones iguales y uniformes de acceso al mercado y funda nuevos mecanismos de cooperación y convergencia en materia de reglamentación entre la Unión Europea y el Estado de Israel en áreas esenciales para un funcionamiento seguro, protegido y eficiente de los servicios aéreos. Estos mecanismos solo pueden realizarse a nivel de la Unión porque se relacionan con ámbitos de competencia exclusiva de la misma.

La actuación de la Unión cumplirá mejor los objetivos de la propuesta por los motivos que se exponen a continuación.

El Acuerdo permite la extensión simultánea de sus condiciones a los veintisiete Estados miembros, aplicando sin discriminación las mismas reglas y beneficiando a todas las compañías aéreas de la Unión, con independencia de su nacionalidad. Estas compañías aéreas podrán operar libremente desde cualquier punto situado en la Unión Europea a cualquier otro situado en el Estado de Israel, lo cual no es el caso actualmente.

La eliminación de todas las restricciones de acceso al mercado entre la UE y el Estado de Israel no solo atraerá a nuevas empresas al mercado y creará oportunidades de explotación en aeropuertos infrautilizados, sino que también facilitará los procesos de concentración de las compañías aéreas de la UE.

El Acuerdo garantiza a todas las compañías aéreas de la UE el acceso a oportunidades comerciales, como la posibilidad de establecer precios libremente. Otro de los objetivos del mandato es alcanzar la igualdad de condiciones entre las compañías aéreas de la UE y de Israel, lo cual precisa una intensa cooperación en materia de reglamentación que solo puede materializarse a escala de la Unión.

Por tanto, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad. La propuesta no forma

parte de las competencias exclusivas de la Unión, por lo que se aplica el principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación.

Se creará un Comité Mixto para debatir las cuestiones relativas a la aplicación del Acuerdo. El Comité Mixto fomentará los intercambios a nivel de expertos acerca de las nuevas iniciativas o tendencias en materia legislativa y reglamentaria, y examinará posibles ámbitos de desarrollo del Acuerdo. El Comité Mixto estará compuesto por representantes de la Comisión y de los Estados miembros.

Además, los Estados miembros seguirán desempeñando sus tareas administrativas tradicionales en el contexto del transporte aéreo internacional, aunque bajo normas comunes aplicadas uniformemente.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumentos propuestos: acuerdo internacional.

Otros medios no serían adecuados por los motivos que se exponen a continuación:

Las relaciones exteriores en el ámbito de la aviación solo pueden regularse mediante acuerdos internacionales.

4. Repercusiones presupuestarias

La propuesta no tiene incidencia alguna en el presupuesto de la Unión.

2012/0323 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma, en nombre de la Unión Europea, y la aplicación provisional del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Estado de Israel, por otra

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2, leído en relación con el artículo 218, apartado 5 y apartado 8, párrafo primero,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) La Comisión ha negociado en nombre de la Unión y de los Estados miembros un Acuerdo euromediterráneo de aviación entre el gobierno del Estado de Israel y la Unión Europea y sus Estados miembros (en lo sucesivo denominado «el Acuerdo») con arreglo a la Decisión del Consejo, de 8 de abril de 2008, por la que se autoriza a la Comisión a iniciar negociaciones. Las negociaciones culminaron con la rúbrica del Acuerdo el 30 de julio de 2012.

(2) Procede firmar y aplicar provisionalmente el Acuerdo, a reserva de su celebración en una fecha posterior.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1
Firma

1. La firma del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Gobierno del Estado de Israel, por otra, queda autorizada en nombre de la Unión, a reserva de la celebración de dicho Acuerdo.

   El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

2. La Secretaría General del Consejo establecerá el instrumento de plenos poderes para firmar el Acuerdo, a reserva de su celebración, para las personas indicadas por el negociador del Acuerdo.

Artículo 2
Aplicación provisional

A la espera de su entrada en vigor, el Acuerdo se aplicará provisionalmente a partir de la fecha de la firma del Acuerdo.

Artículo 3
Comité Mixto

La Unión Europea estará representada por la Comisión en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 22 del Acuerdo.

Artículo 4
Solución de controversias

1. La Comisión representará a la Unión en los procedimientos de solución de controversias regulados por el artículo 23 del Acuerdo.

2. Cualquier actuación adecuada que se vaya a adoptar con arreglo al artículo 23 del Acuerdo sobre asuntos de competencia de la Unión será decidida por la Comisión, previa consulta con un Comité especial de representantes de los Estados miembros nombrado por el Consejo.

Artículo 5
Entrada en vigor

La presente Decisión surtirá efecto el día de su adopción. Se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente
[…]

ANEXO

ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN

ENTRE LA UNIÓN EUROPEA

Y SUS ESTADOS MIEMBROS, POR UNA PARTE,

Y EL GOBIERNO DEL ESTADO DE ISRAEL, POR OTRA

EL REINO DE BÉLGICA,

LA REPÚBLICA DE BULGARIA,

LA REPÚBLICA CHECA,

EL REINO DE DINAMARCA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA DE ESTONIA,

LA REPÚBLICA HELÉNICA,

EL REINO DE ESPAÑA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

IRLANDA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

LA REPÚBLICA DE CHIPRE,

LA REPÚBLICA DE LETONIA,

LA REPÚBLICA DE LITUANIA,

EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,

HUNGRÍA,

MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

RUMANÍA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

EL REINO DE SUECIA,

EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE,

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

LA UNIÓN EUROPEA,

por una parte, y

EL GOBIERNO DEL ESTADO DE ISRAEL, denominado en lo sucesivo «Israel»,

por otra,

DESEOSOS de promover un sistema internacional de aviación basado en la competencia leal entre compañías aéreas con mínima interferencia y regulación por parte del Estado;

DESEOSOS de facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional, 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;

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

RECONOCIENDO los beneficios potenciales de la convergencia normativa y, en la medida de lo posible, de la armonización reglamentaria;

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

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

RECONOCIENDO las necesidades de protección en las relaciones aéreas entre la Unión Europea e Israel, como resultado de la situación geopolítica actual;

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

RECONOCIENDO que este Acuerdo euromediterráneo de aviación se enmarca en la Asociación euromediterránea mencionada en la Declaración de Barcelona de 28 de noviembre de 1995;

TOMANDO NOTA de su voluntad común de fomentar un espacio euromediterráneo de aviación basado en los principios de la convergencia y cooperación en materia normativa y de la liberalización del acceso al mercado;

DESEOSOS de garantizar una igualdad de condiciones que brinde a las compañías aéreas oportunidades justas y equitativas para prestar servicios de transporte aéreo,

RECONOCIENDO que las subvenciones públicas pueden afectar de forma negativa a la competencia entre compañías aéreas y poner en peligro los objetivos básicos del presente Acuerdo;

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

SEÑALANDO la importancia de la protección del consumidor, incluidas las medidas previstas en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, en la medida en que ambas Partes Contratantes lo son también en dicho Convenio;

OBSERVANDO que el presente acuerdo implica el intercambio de datos de carácter personal, que estará sujeto a la legislación de protección de datos de las Partes Contratantes y de la Decisión 2011/61/UE de la Comisión, de 31 de enero de 2011, de conformidad con la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la protección adecuada de los datos personales por el Estado de Israel en lo que respecta al tratamiento automatizado de los datos personales;

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

OBSERVANDO que la finalidad del presente Acuerdo es una aplicación progresiva, aunque integral, y que un mecanismo adecuado puede garantizar el establecimiento de requisitos reglamentarios y normas equivalentes para la aviación civil basado en los niveles más altos aplicados por las Partes Contratantes,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1

Definiciones

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

1) «Servicios acordados» y «ruta especificada»: el transporte aéreo internacional de conformidad con el artículo 2 y el anexo I al presente Acuerdo;

2) «Acuerdo»: el presente Acuerdo, así como sus anexos y cualesquiera modificaciones introducidas en los mismos;

3) «Compañía aérea»: una empresa con una licencia de explotación válida;

4) «Transporte aéreo»: el transporte a bordo de aeronaves civiles de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido a cambio de una remuneración o por arrendamiento, lo cual, para no dejar lugar a dudas, incluye el transporte aéreo regular y no regular (chárter) y los servicios exclusivamente de carga;

5) «Acuerdo de asociación»: el Acuerdo euromediterráneo por el que se crea una asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y el Estado de Israel, por otra, hecho en Bruselas el 20 de noviembre de 1995;

6) «Autoridades competentes»: las agencias oficiales o entidades responsables de las funciones administrativas con arreglo al presente Acuerdo;

7) «Partes Contratantes»: 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, Israel;

8) «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 con arreglo al artículo 94.a) del Convenio, haya sido ratificada tanto por Israel como por el Estado o Estados miembros de la Unión Europea, y

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

9) «Tratados de la UE»: el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea;

10) «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, siempre que esos servicios tengan su origen o fin en el territorio del Estado receptor.

11) «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.

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

13) «Transporte aéreo internacional»: el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de al menos dos Estados.

14) «IATA»: la Asociación de Transporte Aéreo Internacional;

15) «OACI»: la Organización Internacional de Aviación Civil;

16) «Nacional»:

a) cualquier persona que tenga la ciudadanía israelí en el caso de Israel, o la nacionalidad de un Estado miembro, 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 efectivamente en todo momento bajo el control de personas o entidades con ciudadanía israelí en el caso de Israel, o de personas o entidades que tengan la nacionalidad de un Estado miembro o de uno de los otros Estados enumerados en el anexo III, en el caso de la Unión Europea y de sus Estados miembros, y ii) cuyo lugar principal de actividad sea Israel en el caso de Israel, o un Estado miembro en el caso de la Unión Europea y de sus Estados miembros;

17) «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;

18) «Servicio aéreo no regular»: todo servicio aéreo comercial que no sea un servicio aéreo regular;

19) «Licencia de explotación»: i) en el caso de la Unión Europea y de sus Estados miembros, una licencia de explotación y cualquier otro tipo de documentos o certificados expedidos en virtud del Reglamento (CE) nº 1008/2008 o de cualquier instrumento que suceda a este, y ii) en el caso de Israel, una licencia de explotación, así como cualquier otro documento pertinente o certificados expedidos en virtud del artículo 18 de la Ley de navegación aérea israelí de 2011 o de cualquier instrumento que suceda a esta;

20) «Precio»:

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

b) los «fletes aéreos» que se deban pagar en concepto de transporte de carga y las condiciones de aplicación de dichas tarifas, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

esta definición abarca, si procede, el transporte de superficie relacionado con el transporte aéreo internacional y las condiciones aplicables;

21) «Centro de actividad principal»: el domicilio social o sede principal de una compañía aérea comunitaria en la Parte Contratante a partir de la cual se ejercen las principales funciones financieras y el control operacional, incluida la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de la compañía aérea, tal como figure en su licencia de explotación;

22) «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 Contratante afectada para el cumplimiento de las obligaciones de servicio público;

23) «Servicio aéreo regular»: una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:

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

b) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos:

– con arreglo a un horario publicado, o

– mediante vuelos que, por su regularidad o frecuencia, constituyan de forma patente una serie sistemática evidente;

24) «SESAR» (*Single European Sky ATM Research*): la implementación técnica del cielo único europeo que ofrece una investigación, un desarrollo y un despliegue sincronizados y coordinados de las nuevas generaciones de sistemas de gestión del tránsito aéreo;

25) «Subvención»: toda aportación financiera concedida por las autoridades competentes, un Gobierno, una entidad regional u otro organismo público, es decir, en los siguientes casos:

a) cuando la práctica de las autoridades competentes, un Gobierno o entidad regional u otro organismo público implique 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 condonen o no se recauden ingresos de las autoridades competentes, un Gobierno o entidad regional u otro organismo público que en otro caso se percibirían;

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

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

y con ello se otorgue un beneficio.

26) «Territorio»: en el caso de Israel, el territorio del Estado de Israel, y, para la Unión Europea, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial en que se apliquen los Tratados de la UE, en las condiciones establecidas en los Tratados de la UE 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 su controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que se encuentra situado el aeropuerto y de la continuación de la suspensión del Aeropuerto de Gibraltar de las medidas en materia de aviación de la UE existentes a fecha de 18 de septiembre de 2006 y entre Estados miembros, de acuerdo con lo dispuesto en la Declaración Ministerial sobre el Aeropuerto de Gibraltar, convenida en Córdoba el 18 de septiembre de 2006; la aplicación del presente Acuerdo se entiende sin perjuicio del estatuto de los territorios que pasaron bajo administración israelí después de junio de 1967;

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

TÍTULO I

DISPOSICIONES ECONÓMICAS

ARTÍCULO 2

Derechos de tráfico

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

a) derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;

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

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

d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

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

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

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

ARTÍCULO 3

Autorización

1. Cuando las autoridades competentes de una de las Partes Contratantes reciban solicitudes de autorización de operaciones de una compañía aérea, concederán dichas autorizaciones con la mínima demora administrativa, siempre que:

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

– la compañía aérea tenga su centro de actividad principal en Israel y haya obtenido su certificado de explotación con arreglo a la legislación de Israel; y

– el control reglamentario efectivo de la compañía aérea lo ejerza y mantenga Israel; y

– la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o esté efectivamente bajo el control de Israel o de nacionales de Israel;

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

– la compañía aérea tenga su principal centro de actividad en el territorio de un Estado miembro de la Unión Europea en virtud de los Tratados de la UE y haya obtenido su certificado de explotación con arreglo a la legislación de la Unión Europea; y

– el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del certificado de operador aéreo ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada; y

– la compañía área sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de los Estados miembros de la Unión Europea o de nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea, o de otros Estados enumerados en el anexo III o de nacionales de esos otros Estados;

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

d) se mantengan y administren las disposiciones de los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación).

ARTÍCULO 3 *bis*

Reconocimiento recíproco de resoluciones normativas

en materia de aptitud y nacionalidad de las compañías aéreas

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

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

apartados 7 y 9 del artículo 22 (Comité Mixto), tomar las medidas de salvaguardia oportunas con arreglo al artículo 24 (Medidas de salvaguardia).

b) Estos procedimientos no se aplicarán al reconocimiento de resoluciones sobre:

i) certificados o licencias de seguridad;

ii) medidas de protección; o

iii) cobertura de seguros.

ARTÍCULO 4

Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones

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

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

– si la compañía aérea no tiene su principal centro de actividad en Israel o no ha obtenido un certificado de explotación válido de conformidad con la legislación aplicable de Israel; o

– si el control reglamentario efectivo de la compañía aérea no lo ejerce y mantiene Israel; o

– si la compañía área no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o está efectivamente bajo el control de Israel o nacionales de Israel;

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

– si la compañía aérea no tiene su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro de la Unión Europea en virtud de los Tratados de la UE o no ha obtenido su certificado de explotación con arreglo a la legislación de la Unión Europea; o

– si el Estado miembro de la Unión Europea 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

– si la compañía área no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o esté efectivamente bajo el control de los Estados miembros de la Unión Europea o de nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea, o de Estados enumerados en el anexo III o de nacionales de esos otros Estados;

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

d) si no se mantienen y administran las disposiciones de los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación); o

e) si una de las Partes ha determinado, de conformidad con el artículo 7 (Entorno competitivo) del presente Acuerdo, que no se cumplen los requisitos relativos a un entorno competitivo.

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

ARTÍCULO 5

Inversiones

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3 (Autorización) y en el artículo 4 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones) del presente Acuerdo, y previa comprobación por el Comité Mixto, de conformidad con el artículo 22, apartado 10 (Comité Mixto), de que existen mecanismos de reciprocidad, las Partes Contratantes podrán autorizar la propiedad mayoritaria o el control efectivo de compañías aéreas de Israel por los Estados miembros de la Unión Europea o sus nacionales, o de compañías aéreas de la Unión Europea por Israel o sus nacionales, con arreglo a las condiciones establecidas en el apartado 2 del presente artículo.

2. En relación con el apartado 1 del presente artículo, las inversiones específicas de las Partes Contratantes deberán ser autorizadas caso por caso previa decisión del Comité Mixto de conformidad con el artículo 22, apartado 2 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.

Esa 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 Contratantes. Lo dispuesto en el artículo 22, apartado 9 (Comité Mixto), no se aplicará a este tipo de decisiones.

ARTÍCULO 6

Observancia de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables

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

2. Al entrar o salir del territorio de una Parte Contratante, y mientras permanezcan en él, los pasajeros, tripulación y carga de las compañías aéreas de la otra 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

Entorno competitivo

1. Las Partes Contratantes reafirman la aplicación de las disposiciones del capítulo 3 («Competencia») del título IV del Acuerdo de Asociación del presente Acuerdo.

2. Las Partes Contratantes reconocen que comparten el objetivo de contar con un entorno equitativo y competitivo para la prestación de los servicios aéreos. Reconocen que es más probable que las compañías aéreas apliquen prácticas competitivas equitativas si funcionan sobre una base totalmente comercial y no se benefician de ayudas estatales y si se garantiza un acceso neutro y no discriminatorio a las instalaciones aeroportuarias, a los servicios y a la asignación de franjas horarias.

3. Si una de las Partes Contratantes considera que existen condiciones en el territorio de la otra, 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 presentarle las correspondientes observaciones. Además, podrá solicitar una reunión del Comité Mixto con arreglo al artículo 22 (Comité Mixto) del presente Acuerdo. Las consultas comenzarán en el plazo de treinta días a partir de la recepción de dicha solicitud. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio en el plazo de treinta días desde la fecha de inicio de las consultas, habrá motivo para que la Parte Contratante que solicitó las consultas tome medidas para denegar, rechazar, revocar, suspender o condicionar como proceda la autorización de la compañía o compañías en cuestión, de conformidad con el artículo 4 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones).

4. Las medidas mencionadas en el apartado 3 serán apropiadas, proporcionadas y limitadas, en su ámbito y duración, a lo estrictamente necesario. Deberán aplicarse exclusivamente a la compañía o compañías aéreas que se beneficien de las condiciones mencionadas en el apartado 3, sin perjuicio del derecho de ambas Partes Contratantes a adoptar medidas conforme al artículo 23 (Solución de controversias y arbitraje).

5. Las Partes Contratantes acuerdan que la participación del Gobierno israelí para contribuir a la cobertura de los gastos adicionales de protección por parte de las compañías aéreas israelíes como consecuencia de instrucciones del Gobierno israelí no constituye una práctica de competencia desleal y no se considera una subvención a efectos de lo dispuesto en el presente artículo, siempre que:

a) dicho apoyo se refiera exclusivamente a costes necesariamente contraídos por las compañías aéreas de Israel en la aplicación de medidas de protección adicionales exigidas por las autoridades israelíes que no se imponen a las compañías aéreas de la Unión Europea o que estas no han de contraer; y

b) tales costes de protección estén claramente determinados y cuantificados por Israel; y

c) el Comité Mixto reciba, una vez al año, un informe que describa el importe total de los gastos de protección y el índice de participación del Gobierno israelí en el año anterior.

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

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

ARTÍCULO 8

Oportunidades comerciales

Representantes de las compañías aéreas

1. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante tendrán derecho a establecer en el territorio de la otra las oficinas e instalaciones necesarias para la prestación del transporte aéreo y para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo, incluidos los servicios auxiliares o complementarios.

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

Asistencia en tierra

3. a) Sin perjuicio de 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 Contratante:

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

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 Contratante y estén presentes en el mercado.

b) Para las siguientes categorías de servicios de asistencia en tierra, a saber, equipajes, operaciones en pista, carburante y lubricación, carga y correo (manipulación entre la terminal y la aeronave), los derechos previstos en los incisos i) y ii) de la letra a) estarán sujetos exclusivamente a limitaciones físicas u operativas con arreglo a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante. Cuando dichas limitaciones impidan la autoasistencia y no exista competencia efectiva entre los

proveedores de servicios de asistencia en tierra, dichos servicios se ofrecerán en su totalidad en condiciones equitativas y no discriminatorias a todas las compañías aéreas; sus precios no excederán de su coste íntegro, incluido un rendimiento razonable sobre los activos, después de amortización.

Ventas, gastos locales y transferencia de fondos

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

5. Toda compañía aérea tendrá derecho a convertir y remitir en cualquier momento, de cualquier manera, libremente sin restricciones o impuestos, en cualquier moneda libremente convertible y al tipo oficial de cambio aplicable, desde el territorio de la otra Parte Contratante a su territorio nacional y, salvo si ello es contrario a las leyes y reglamentaciones de aplicación general, a otro país o países de su elección, previa solicitud, los ingresos locales obtenidos.

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

Acuerdos cooperativos

7. En el marco de la prestación u oferta de servicios en virtud del presente Acuerdo, las compañías aéreas de las Partes Contratantes 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 Contratantes; y

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 disponga de los derechos de tráfico adecuados, ii) la empresa que comercializa los servicios disponga de los derechos de ruta adecuados en el marco de 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 de superficie

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

b) Por añadidura, y no obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los prestadores indirectos de servicios de transporte de carga de las Partes Contratantes utilizar sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de carga de superficie con destino u origen en cualquier punto situado en Israel y la Unión Europea, o terceros países, incluidos cualesquiera aeropuertos con servicios de aduanas, lo que incluye, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las leyes y reglamentaciones aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las compañías aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie si lo desean, o bien concertar acuerdos con otros transportistas de superficie, incluso si dicho transporte de superficie 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.

Arrendamiento

9. a) Las compañías aéreas de las Partes Contratantes 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 suelan aplicar a tales acuerdos.

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

c) El arrendamiento con tripulación de aeronaves pertenecientes a aerolíneas de terceros países, distintos de los mencionados en el anexo III, por una compañía aérea israelí o de la Unión Europea, con el fin de ejercitar los derechos previstos en el presente Acuerdo, deberá realizarse solo en casos excepcionales o para satisfacer necesidades temporales. Deberá presentarse i) a la autoridad expedidora de la licencia de la compañía aérea arrendadora, para su aprobación previa y ii) a la autoridad competente de la otra Parte Contratante a la que tenga previsto llevar a la aeronave arrendada con tripulación, para fines informativos.

A efectos del presente párrafo, se entenderá por «aeronave» una aeronave de una compañía aérea de un tercer país, que no esté sujeta a una prohibición de operación en la Unión Europea o Israel.

Franquicias y utilización de la marca comercial

10. Las compañías aéreas de una Parte Contratante podrán concertar acuerdos de franquicia o de utilización de la marca comercial con empresas, incluidas las compañías aéreas, de la otra Parte Contratante 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 Contratantes apliquen a este tipo de acuerdos, en particular las que exigen la divulgación de la identidad de la compañía aérea que presta el servicio.

Asignación de franjas horarias en los aeropuertos

11. Las Partes Contratantes garantizarán que sus procedimientos, directrices y normativas para gestionar las franjas horarias aplicables en los aeropuertos de su territorio se apliquen de forma transparente, eficaz y no discriminatoria.

Consultas del Comité Mixto

12. Si una Parte Contratante considera que la otra ha vulnerado lo dispuesto en el presente artículo, podrá comunicar a esta última sus conclusiones y solicitar consultas en virtud del artículo 22, apartado 4 (Comité Mixto).

ARTÍCULO 9

Derechos y gastos de aduana

1. Al llegar al territorio de una de las Partes Contratantes, las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas de la otra Parte Contratante, así como su equipo habitual, el combustible, los lubricantes, los suministros técnicos consumibles, el equipo de tierra, las piezas de repuesto (incluidos motores), los suministros para la aeronave (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por estos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros objetos destinados o utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional, quedarán exentos, en condiciones de reciprocidad, 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, siempre que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

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

a) los suministros introducidos, o entregados y embarcados en el territorio de una Parte Contratante, dentro de límites razonables, para ser usados durante el viaje de salida en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte Contratante utilizadas en el transporte

internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio,

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

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

d) el material impreso, de conformidad con la legislación de aduanas de las dos Partes Contratantes, introducido en el territorio de una Parte Contratante 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 Contratante utilizadas en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio, y

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

3. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo impedirá a las Partes Contratantes 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. Cuando entren o salgan del territorio de una Parte Contratante, y mientras permanezcan en él, las compañías aéreas de la otra Parte Contratante estarán sujetas a las leyes y reglamentaciones de aquélla en materia de venta, suministro y utilización de carburante de aeronaves.

4. El equipo de a bordo normal, así como los materiales, suministros y piezas de recambio mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo, y que suelen conservarse a bordo de las aeronaves de una compañía aérea de una de las Partes Contratantes, solo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte Contratante previa autorización de las autoridades aduaneras de dicho territorio y podrán ser objeto de supervisión o control de las citadas autoridades hasta ser reexportados o vendidos de cualquier otro modo, de conformidad con la normativa aduanera.

5. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán también cuando las compañías aéreas de una Parte Contratante hayan contratado, con otra compañía aérea que disfrute igualmente de tales exenciones en la otra Parte Contratante, un préstamo o cesión, en el territorio de esta última, de los objetos a que se refieren los apartados 1 y 2.

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

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

ARTÍCULO 10

Tasas de usuario de los aeropuertos e infraestructuras y servicios aeroportuarios

1. Cada Parte Contratante 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 Contratante por el uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea y control del tránsito aéreo, sean proporcionales a los costes y no establezcan discriminaciones indebidas. En cualquier caso, estas tasas se calcularán para las compañías aéreas de dicha otra Parte Contratante de forma que no resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra compañía aérea.

2. Cada Parte garantizará que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes en materia de tasas a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante por el uso de los aeropuertos, de protección de la aviación, y de servicios e infraestructuras conexas, sean proporcionales a los costes, no establezcan discriminaciones indebidas y se repartan equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. Dichas tasas podrán reflejar, pero no deberán exceder, el coste completo que representa para las autoridades u organismos competentes en materia de tasas el proporcionar las infraestructuras y servicios aeroportuarios y de protección de la aviación adecuados en el aeropuerto o sistema aeroportuario en cuestión. Las tasas podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las infraestructuras y servicios por los que se cobren tasas de usuario se proveerán de manera eficiente y económica. En cualquier caso, las tasas de usuario aplicables a las compañías aéreas de la otra Parte se calcularán de forma que en ningún caso sus condiciones resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra compañía aérea en el momento de su cálculo.

3. Cada una de las Partes Contratantes fomentará la celebración de consultas entre las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas en su territorio y las compañías aéreas o sus organismos representantes que utilicen los correspondientes servicios e infraestructuras, y animarán a dichas autoridades u organismos a que suministren a cada usuario del aeropuerto, o a los representantes o asociaciones de usuarios del aeropuerto, información sobre los elementos que sirven de base para determinar el sistema o el nivel de todas las tasas aplicadas en cada aeropuerto por la entidad gestora del aeropuerto, ya que dicha información puede resultar necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas conforme a los principios enunciados en los apartados 1 y 2 del presente artículo. Las Partes Contratantes alentarán a las autoridades competentes en materia de aplicación de tasas a que notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de modificación de dichas tasas, a fin de permitir a dichas autoridades que consideren las opiniones expresadas por los usuarios antes de que se efectúe el cambio.

4. En los procedimientos de solución de controversias con arreglo al artículo 23 (Solución de controversias y arbitraje), no se considerará que una Parte Contratante ha contravenido una disposición del presente artículo salvo que, a) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión de la tasa o la práctica objeto de la queja de la otra Parte Contratante, o b) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir la aplicación de cualquier tasa o práctica incompatibles con el presente artículo.

ARTÍCULO 11

Precios

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

2. Las Partes Contratantes no exigirán que los precios sean registrados.

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

ARTÍCULO 12

Estadísticas

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

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

TÍTULO II

COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

ARTÍCULO 13

Seguridad aérea

1. Sin perjuicio de la facultad discrecional de las autoridades legislativas de las Partes Contratantes, estas cooperarán estrechamente en el ámbito de la seguridad aérea, a fin de establecer, en la medida de lo posible, normas armonizadas o el reconocimiento mutuo de las normas de seguridad respectivas. El Comité Mixto, asistido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, supervisará ese proceso de cooperación.

2. Las Partes Contratantes velarán por que su legislación, normas o procedimientos en este ámbito presenten al menos el nivel de los requisitos reglamentarios y de las normas relativas al transporte aéreo que se especifica en la parte A del anexo IV, tal como se indica en el anexo VI.

3. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes reconocerán como válidos, a los efectos de las operaciones de transporte aéreo contempladas en el presente Acuerdo, los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias en vigor expedidos o convalidados por la otra Parte, siempre que los requisitos para su concesión igualen al menos las normas mínimas fijadas con arreglo al Convenio. Sin embargo, las autoridades competentes de cualquiera de las Partes podrán negarse a reconocer, a efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por las autoridades de la otra Parte a sus propios nacionales.

4. Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas en relación con las normas de seguridad que mantenga la otra Parte Contratante en ámbitos relacionados con las instalaciones aeronáuticas, las tripulaciones, las aeronaves y su funcionamiento. Dichas consultas se celebrarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la presentación de la solicitud.

5. Si, tras las consultas, una de las Partes Contratantes considera que la otra no mantiene ni gestiona eficazmente las normas de seguridad en los ámbitos a que se refiere el apartado 4, en cumplimiento de las normas establecidas en ese momento en virtud del Convenio, la otra Parte Contratante deberá ser informada de esas constataciones y de las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. Adoptará las medidas correctivas adecuadas en un plazo acordado.

6. Las Partes Contratantes se cerciorarán de que las aeronaves matriculadas en una Parte Contratante de las que se sospeche que incumplen las normas internacionales de seguridad fijadas con arreglo al Convenio y que aterricen en aeropuertos abiertos al tránsito aéreo internacional en el territorio de la otra Parte Contratante, se sometan a inspecciones organizadas por las autoridades competentes de esta última, 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.

7. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes Contratantes podrán tomar inmediatamente todas las medidas adecuadas cuando determinen que una aeronave, cualquier elemento de una aeronave o una operación pueden:

a) incumplir las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio, o

b) generar graves dudas —a raíz de una inspección con arreglo al apartado 6, de conformidad con el artículo 16 de la Convención— porque una aeronave o su operación incumplan las normas mínimas fijadas de conformidad con el Convenio, o

c) causar grave inquietud por falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas mínimas establecidas por el Convenio.

8. Cuando las autoridades competentes de una de las Partes Contratantes tomen medidas en virtud del apartado 7, informarán sin tardanza de las mismas a las autoridades competentes de la otra, aduciendo las razones de su proceder.

9. Cuando sea imprescindible una acción urgente para garantizar la operación segura de una compañía aérea, cada Parte Contratante se reserva el derecho a suspender inmediatamente o modificar la autorización de explotación de una o varias compañías aéreas de la otra.

10. Si las medidas adoptadas de conformidad con los apartados 7 o 9 no se suspenden aun cuando haya dejado de existir el factor que las motivó, cualquiera de las Partes Contratantes podrá someter la cuestión al Comité Mixto.

ARTÍCULO 14

Protección de la aviación

1. las Partes Contratantes reafirman sus obligaciones mutuas en materia de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y, en particular, las obligaciones emanadas del Convenio de Chicago, del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y del Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, 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 Contratantes sean miembros.

2. Las Partes Contratantes, 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.

3. En sus relaciones mutuas, las Partes Contratantes 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 Contratantes 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.

4. Las Partes Contratantes velarán por que se adopten medidas efectivas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, por que se realicen las correspondientes comprobaciones de la tripulación, la carga (incluidos los equipajes facturados) y los suministros de la aeronave, antes del embarque o las operaciones de carga y durante los mismos, y por que dichas medidas se adapten a cualquier aumento de la amenaza. Cada Parte Contratante acepta que se podrá exigir a sus compañías aéreas que cumplan las disposiciones de protección de la aviación mencionadas en el apartado 3 exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o estancia en el territorio de esta última. Cuando una Parte Contratante tenga conocimiento de una amenaza específica para un vuelo específico o serie de vuelos específicos hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, informará de ello a esta última, y la primera podrá decidir adoptar medidas de protección especiales para tener en cuenta la amenaza específica, de conformidad con el apartado 6.

5. Las Partes Contratantes acuerdan trabajar hacia el logro del reconocimiento mutuo de las normas de protección respectivas. Para ello, deberán establecer acuerdos administrativos que permitan las consultas sobre las medidas vigentes o previstas de protección de la aviación y la cooperación y el intercambio de información sobre las medidas de control de la calidad aplicadas por las Partes Contratantes. Una Parte Contratante podrá solicitar la cooperación de la otra para evaluar si las medidas de protección de esta última cumplen los requisitos de la Parte Contratante solicitante. En función de los resultados de las evaluaciones, la Parte Contratante solicitante podrá decidir que deben aplicarse medidas de protección de nivel equivalente a las suyas propias en el territorio de la otra Parte Contratante, a fin de eximir de reinspección la transferencia de pasajeros, equipaje y/o carga en su propio territorio. Tal decisión será comunicada a dicha otra Parte Contratante.

6. Cada Parte Contratante responderá favorablemente a toda solicitud de la otra de medidas razonables de protección especial para hacer frente a una amenaza particular. Excepto en caso de emergencia, cada Parte Contratante informará por anticipado a la otra 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 Contratantes podrán solicitar una reunión del Comité Mixto para debatir las medidas de protección, conforme a lo previsto en el artículo 22 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.

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

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

10. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones), la falta de consecución de un acuerdo satisfactorio transcurridos quince (15) días desde la fecha de la solicitud, será motivo para denegar, revocar, restringir o condicionar la autorización de explotación o el permiso técnico de una o varias compañías aéreas de la otra Parte Contratante.

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

12. Sin perjuicio de la necesidad de tomar medidas inmediatas para la protección del transporte, las Partes Contratantes afirman que, cuando una de ellas considere la adopción de medidas de protección, evaluará sus posibles efectos económicos y operativos sobre el funcionamiento de los servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo y, salvo imperativo legal en contrario, tendrá en cuenta dichos factores a la hora de determinar las medidas necesarias y adecuadas en esta materia.

13. Toda actuación realizada de conformidad con los apartados 10 u 11 cesará en el momento en que la otra Parte Contratante cumpla lo dispuesto en el presente artículo.

14. No obstante lo dispuesto en el presente artículo, las Partes Contratantes acuerdan que ninguna estará obligada a revelar información que pueda perjudicar a la protección nacional de una de ellas.

ARTÍCULO 15

Gestión del tránsito aéreo

1. Las Partes Contratantes acuerdan cooperar estrechamente en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo para ampliar el Cielo Único Europeo a Israel con el fin de aumentar la seguridad y eficacia global del tránsito aéreo general, optimizar la capacidad y reducir los retrasos al mínimo. Para ello, Israel participará en el Comité del Cielo Único Europeo en calidad de observador. El Comité Mixto supervisará ese proceso de cooperación.

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

a) Israel tomará las medidas necesarias para adaptar sus estructuras institucionales de gestión del tránsito aéreo al Cielo Único Europeo, en particular creando un organismo nacional de supervisión pertinente que mantenga al menos una independencia funcional con respecto a los proveedores de servicios de navegación aérea, y

b) La Unión Europea asociará a Israel a las iniciativas operativas pertinentes en los ámbitos de los servicios de navegación aérea, espacio aéreo e interoperabilidad derivadas del Cielo Único Europeo, en particular mediante la coordinación oportuna en relación con SESAR.

3. a) Las Partes Contratantes velarán por que su legislación, normas o procedimientos en este ámbito cumplan al menos los requisitos reglamentarios y de las normas relativas al transporte aéreo que se especifican en la parte A del anexo IV, tal como se indica en el anexo VI.

b) Las Partes Contratantes procurarán actuar de conformidad con los requisitos reglamentarios y las normas relativas al transporte aéreo de la Unión Europea que se especifican en la sección B de la parte B del anexo IV, tal como se indica en el anexo VI.

ARTÍCULO 16

Medio ambiente

1. Las Partes Contratantes reconocen la importancia de la protección del medio ambiente para el desarrollo y la aplicación de la política de aviación internacional.

2. Las Partes Contratantes reconocen que es necesaria una acción efectiva mundial, regional, nacional y/o local para reducir al mínimo el impacto de la aviación civil en el medio ambiente.

3. Las Partes Contratantes 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 y la economía, así como de garantizar que las posibles medidas de reducción del impacto sean totalmente coherentes con los objetivos del presente Acuerdo.

4. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará como una limitación de la facultad 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 sean aplicadas sin distinción de nacionalidad.

5. Las Partes Contratantes velarán por que su legislación, normas o procedimientos en este ámbito cumplan al menos los requisitos reglamentarios y las normas relativas al transporte aéreo que se especifican en la parte C del anexo IV, tal como se indica en el anexo VI.

ARTÍCULO 17

Responsabilidad de las compañías aéreas

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

2. Las Partes Contratantes velarán por que su legislación, normas o procedimientos en este ámbito cumplan al menos los requisitos reglamentarios y las normas relativas al transporte aéreo que se especifican en la parte D del anexo IV, tal como se indica en el anexo VI.

ARTÍCULO 18

Derechos de los consumidores y protección de los datos personales

Las Partes Contratantes velarán por que su legislación, normas o procedimientos en este ámbito cumplan al menos los requisitos reglamentarios y las normas relativas al transporte aéreo que se especifican en la parte E del anexo IV, tal como se indica en el anexo VI.

ARTÍCULO 19

Sistemas informatizados de reserva

Las Partes Contratantes aplicarán sus disposiciones legales y reglamentarias, incluidas sus normas de competencia, al funcionamiento de los sistemas informatizados de reserva de forma justa y no discriminatoria. Los sistemas informatizados de reserva, las compañías aéreas y las agencias de viajes de una Parte Contratante gozarán de un trato equivalente al otorgado a los sistemas informatizados de reserva, las compañías aéreas y las agencias de viajes que ejerzan su actividad en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 20

Aspectos sociales

Las Partes Contratantes velarán por que su legislación, normas o procedimientos en este ámbito cumplan al menos los requisitos reglamentarios y las normas relativas al transporte aéreo que se especifican en la parte F del anexo IV, tal como se indica en el anexo VI.

TÍTULO III

DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

ARTÍCULO 21

Interpretación y cumplimiento

1. Las Partes Contratantes 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 Contratante será responsable en su propio territorio del cumplimiento adecuado del presente Acuerdo y, en particular, de los requisitos reglamentarios y de las normas relativas al transporte aéreo que se especifican en el anexo IV, tal como se indica en el anexo VI.

3. Cuando una de las Partes Contratantes investigue posibles infracciones en el marco de las competencias que le atribuye el presente Acuerdo, la otra le facilitará toda la información y asistencia necesarias a tal fin, con arreglo a la legislación aplicable de las Partes Contratantes respectivas.

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

ARTÍCULO 22

Comité Mixto

1. Se crea un Comité compuesto por representantes de las Partes Contratantes (en lo sucesivo denominado el «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 previstos en el presente Acuerdo.

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

3. El Comité Mixto adoptará su reglamento interno.

4. El Comité Mixto se reunirá en función de las necesidades y, al menos, una vez al año. Cada Parte Contratante podrá solicitar la convocatoria de una reunión.

5. Asimismo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para resolver una cuestión relativa a la interpretación o aplicación del Acuerdo. Estas reuniones se celebrarán con la mayor brevedad posible y, en todo caso, antes de que

transcurran dos meses de la fecha de recepción de la solicitud, salvo que las Partes Contratantes acuerden otra cosa.

6. A efectos de la debida aplicación del presente Acuerdo, las Partes Contratantes intercambiarán informaciones y, a petición de cualquiera de ellas, se consultarán en el seno del Comité Mixto.

7. Si, en opinión de una de las Partes Contratantes, una decisión del Comité Mixto no es aplicada correctamente por la otra, la primera podrá solicitar que el problema sea discutido por el Comité Mixto. 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 Contratante solicitante podrá tomar las medidas de salvaguardia oportunas con arreglo al artículo 24 (Medidas de salvaguardia).

8. En las decisiones del Comité Mixto se especificará la fecha en que las Partes Contratantes deberán aplicarlas y cualquier otra información que pueda afectar a los agentes económicos.

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

10. 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 Contratantes.

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

    a) realización de sus tareas específicas en relación con el proceso de cooperación normativa, con arreglo a lo dispuesto en el título II del presente Acuerdo;

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

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

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

    e) examen de posibles ámbitos de desarrollo del presente Acuerdo, incluida la recomendación de enmiendas al mismo; y

f) análisis de la aplicación de la sección A.1 del anexo IV (lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación).

12. Las Partes comparten el objetivo de potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las compañías aéreas, los trabajadores y las sociedades de ambas Partes mediante la ampliación de este Acuerdo para incluir a terceros países. Para ello, el Comité Mixto se encargará de elaborar a este respecto una propuesta de condiciones y procedimientos, incluidas las posibles modificaciones del presente Acuerdo, que puedan ser necesarias para permitir el acceso de terceros países al presente Acuerdo.

ARTÍCULO 23

Solución de controversias y arbitraje

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá remitir, mediante canales diplomáticos, al Consejo de Asociación creado en virtud del Acuerdo de Asociación las posibles controversias relativas a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo, que no hayan podido resolverse con arreglo al artículo 22 (Comité Mixto). A los efectos del presente artículo, el Consejo de Asociación creado en virtud del Acuerdo de Asociación, hará las veces de Comité Mixto.

2. El Consejo de Asociación podrá resolver el conflicto mediante una decisión.

3. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas necesarias para ejecutar la decisión mencionada en el apartado 2.

4. Si las Partes Contratantes no consiguen resolver la controversia con arreglo al apartado 2, la cuestión se someterá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a una comisión de arbitraje compuesta por tres árbitros, de conformidad con el procedimiento que se establece a continuación:

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

b) El tercer árbitro designado con arreglo a lo dispuesto en la letra a) deberá ser nacional de un tercer Estado que tenga relaciones diplomáticas con cada una de las Partes Contratantes en el momento de su nombramiento, y ejercerá las funciones de presidente de la comisión de arbitraje;

c) la comisión de arbitraje acordará su reglamento interno. y

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

5. A instancias de una Parte Contratante, la comisión de arbitraje podrá ordenar a la otra que aplique medidas cautelares a la espera de la decisión final de la comisión de arbitraje.

6. La comisión de arbitraje procurará adoptar toda decisión provisional o final por consenso. De no ser posible el consenso, la comisión de arbitraje adoptará sus decisiones por mayoría.

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

ARTÍCULO 24

Medidas de salvaguardia

1. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas generales o específicas necesarias para cumplir sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo. Velarán por que se alcancen los objetivos fijados en el presente Acuerdo.

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

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

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

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra d) (Autorizaciones), en el artículo 4, apartado 1, letra d) (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones), así como en los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación), la Parte Contratante interesada no podrá adoptar medidas de salvaguardia hasta transcurrido un mes desde la fecha de la notificación mencionada en el apartado 3, salvo que el procedimiento de consulta previsto en el apartado 4 haya concluido antes de que finalice dicho plazo.

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

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

ARTÍCULO 25

Ampliación geográfica del Acuerdo

Las Partes Contratantes se comprometen a mantener un diálogo permanente para garantizar la concordancia del presente Acuerdo con el proceso de Barcelona y se proponen, como último fin, crear una zona euromediterránea común de aviación. Por consiguiente, se debatirá en el Comité Mixto la posibilidad de introducir modificaciones por mutuo acuerdo de manera que se tengan en cuenta Acuerdos euromediterráneos de aviación similares, con arreglo al artículo 22, apartado 11 (Comité Mixto).

ARTÍCULO 26

Relación con otros acuerdos

1. Las disposiciones del presente Acuerdo sustituyen a las disposiciones pertinentes de los acuerdos y medidas bilaterales vigentes entre Israel y los Estados miembros. No obstante, sin perjuicio de cualquier disposición del presente Acuerdo, los derechos de tráfico ya existentes, las medidas de protección derivadas de esos acuerdos bilaterales u otras medidas que no estén regulados por el presente Acuerdo, o que sean más favorables, podrán seguir aplicándose. Por lo que se refiere a las compañías aéreas, esos derechos y medidas podrán seguir siendo aplicados por:

   a) Compañías aéreas de la Unión Europea, siempre que no exista ningún tipo de discriminación en el ejercicio de esos derechos existentes u otras medidas entre compañías aéreas de la Unión Europea por razones de nacionalidad.

   b) Compañías aéreas del Estado de Israel.

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

3. El presente Acuerdo se entiende sin perjuicio de cualesquiera decisiones que adopten las dos Partes Contratantes para la aplicación de eventuales futuras recomendaciones de la OACI. Las Partes Contratantes no invocarán este Acuerdo ni parte alguna del mismo para justificar su oposición a la consideración de políticas alternativas en relación con cualquier asunto regulado por el presente Acuerdo en el seno de la OACI.

4. Las Partes Contratantes convienen en que no habrá restricción o prevención para celebrar, en el futuro, medidas de protección entre el Gobierno del Estado de Israel y cada Gobierno de los Estados miembros de la Unión Europea en ámbitos de seguridad que queden fuera del ámbito de competencia exclusiva de la UE. No obstante, las Partes Contratantes convienen i) en dar preferencia, cuando sea posible y de conformidad con el apartado 5 del artículo 14, a la celebración de medidas de protección a escala de la UE, y ii) en suministrar al Comité Mixto la información pertinente sobre las medidas bilaterales de protección, con arreglo al artículo 14 (Protección de la aviación), apartado 14.

ARTÍCULO 27

Modificaciones

1. Si una de las Partes Contratantes desea revisar las disposiciones del presente Acuerdo, lo notificará al Comité Mixto. La modificación del presente Acuerdo entrará en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30.

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

3. El presente Acuerdo se entiende sin perjuicio del derecho de las Partes Contratantes, sujeto al cumplimiento del principio de no discriminación y a las disposiciones del Acuerdo, a adoptar unilateralmente nuevas medidas legislativas o modificar su legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo tal como figura en el anexo 6.

4. Cuando una de las Partes Contratantes esté considerando la adopción de disposiciones legislativas nuevas o la modificación de la legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo tal como figura en el anexo IV, informará adecuadamente de ello a la otra según proceda y en la medida de lo posible. Con esa información y a petición de una de las Partes Contratantes, podrá procederse a un intercambio preliminar de puntos de vista en el Comité Mixto.

5. Cada Parte Contratante informará a la otra, con carácter periódico y tan pronto como sea oportuno, de las nuevas disposiciones legislativas adoptadas o de la modificación de la legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en una de las materias conexas mencionadas en el anexo IV del presente Acuerdo. Esa información podrá suministrarse en el Comité Mixto. A petición de cualquiera de las Partes Contratantes, el Comité Mixto celebrará, en un plazo de sesenta días, un intercambio de puntos de vista sobre las implicaciones de la nueva norma o modificación legislativa para la adecuada aplicación del presente Acuerdo.

6. Para garantizar el funcionamiento correcto del presente Acuerdo, el Comité Mixto:

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

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

c) decidirá cualesquiera otras medidas, que se adoptarán en un plazo prudencial, en relación con la nueva norma o modificación legislativa.

ARTÍCULO 28

Terminación

1. El presente Acuerdo se celebra por un período indeterminado.

2. Cualquiera de las Partes podrá notificar en todo momento a la otra, mediante 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 IATA que se encuentre en curso en el primer aniversario de la recepción de la notificación escrita de terminación, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración del plazo referido.

ARTÍCULO 29

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

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

ARTÍCULO 30

Aplicación y entrada en vigor

1. El presente Acuerdo se aplicará de forma provisional, con arreglo a la legislación nacional de las Partes Contratantes, a partir de la fecha de su firma por las Partes Contratantes.

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 Contratantes que confirme la finalización de todos los procedimientos necesarios a tal fin. A efectos de ese canje de notas, Israel 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 Israel 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.

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

Hecho en … el … de … de … , que corresponde al _____ día de _____ 577_ en el calendario hebreo, en doble ejemplar, en lengua alemana, búlgara, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finlandesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana, sueca y hebrea, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

ANEXO I

SERVICIOS ACORDADOS Y RUTAS ESPECIFICADAS

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

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

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

      puntos en la Unión Europea —uno o varios puntos intermedios en países Euromed[1], países ZECA[2] o países enumerados en el anexo III— uno o varios puntos en Israel.

   b) En lo que respecta a las compañías aéreas de Israel:

      puntos en Israel —uno o varios puntos intermedios en países Euromed, países ZECA o países enumerados en el anexo III— uno o varios puntos en la Unión Europea.

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

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

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

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

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

---

[1] Los países «Euromed» son Marruecos, Argelia, Túnez, Libia, Egipto, Líbano, Jordania, Israel, los Territorios Palestinos, Siria y Turquía.

[2] Por «Países ZECA» se entenderá los países que son Partes en el Acuerdo Multilateral por el que se establece la Zona Europea Común de Aviación: Estados miembros de la Unión Europea, República de Albania, Bosnia y Herzegovina, República de Croacia, Antigua República Yugoslava de Macedonia, República de Islandia, República de Montenegro, Reino de Noruega, República de Serbia y Kosovo en virtud de la Resolución 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

f) efectuar paradas-estancias en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2, apartado 2, (Derechos de tráfico) del presente Acuerdo;

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

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

5. Las Partes Contratantes 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 Contratantes 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 Contratante, excepto si lo exigen razones de tipo aduanero, técnico, operativo, de protección ambiental o sanitaria, o en aplicación del artículo 7 (Entorno competitivo) del presente Acuerdo.

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

7. No obstante las demás disposiciones de este anexo, el presente Acuerdo no otorga ningún derecho que permita el ejercicio de actividades de transporte aéreo internacional al territorio, desde el territorio o a través del territorio de un tercer país que no tenga relaciones diplomáticas con todas las Partes Contratantes.

ANEXO II

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1. No obstante lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del presente anexo, todos los derechos, incluidos los derechos de tráfico, y los tratos más favorables ya concedidos en virtud de acuerdos o disposiciones bilaterales entre Israel y Estados miembros de la Unión Europea vigentes en la fecha de la firma del presente Acuerdo se seguirán ejerciendo de conformidad con las disposiciones del artículo 3 (Autorización) del presente Acuerdo. En lo que se refiere a las compañías aéreas, esos derechos y disposiciones podrán seguir siendo aplicados por:

   a) compañías aéreas de la Unión Europea, siempre que no exista ningún tipo de discriminación en el ejercicio de esos derechos existentes o de otros acuerdos entre compañías aéreas de la Unión Europea por razones de nacionalidad.

   b) compañías aéreas del Estado de Israel.

2. Para el transporte de pasajeros, de carga o de correo, por separado o de forma combinada, las compañías aéreas de Israel y de los Estados miembros de la Unión Europea podrán ejercer los derechos de tercera y cuarta libertad en las rutas especificadas siempre que se cumplan las disposiciones transitorias siguientes:

   a) A partir de la fecha de la firma del presente Acuerdo, y únicamente para los servicios aéreos regulares:

      i. para cada ruta, salvo las especificadas en el anexo V, las compañías aéreas podrán realizar el número de frecuencias semanales disponibles en virtud de los acuerdos o disposiciones bilaterales aplicables respectivos o siete (7) frecuencias semanales, considerándose la cifra más alta; y

      ii. para las rutas especificadas en el anexo V, las compañías aéreas podrán realizar el número de frecuencias semanales que se indica en el anexo V.

      A partir de la fecha de la firma del presente Acuerdo, no habrá limitaciones en cuanto al número de compañías aéreas autorizadas por ruta para cada una de las Partes Contratantes.

   b) A partir del primer día de la primera temporada IATA de verano siguiente a la fecha de la firma del presente Acuerdo, y únicamente para los servicios aéreos regulares, las compañías aéreas autorizadas podrán realizar:

      i. para las rutas especificadas en la parte A del anexo V del presente Acuerdo, tres (3) frecuencias semanales adicionales en relación con el número de frecuencias semanales que se especifica en la parte A del anexo V; y

      ii. para cualquier otra ruta, incluidas las rutas especificadas en la parte B del anexo V, siete (7) frecuencias semanales adicionales en relación con el número de frecuencias semanales resultante de la aplicación de las letras a) i. y a) ii.

c) A partir del primer día de la segunda temporada IATA de verano siguiente a la fecha de la firma del presente Acuerdo, y únicamente para los servicios aéreos regulares, las compañías aéreas autorizadas podrán realizar:

i. para las rutas especificadas en la parte A del anexo V del presente Acuerdo, tres (3) frecuencias semanales adicionales en relación con el número de frecuencias semanales resultante de la aplicación de lo dispuesto en la letra b) i; y

ii. para cualquier otra ruta, incluidas las rutas especificadas en la parte B del anexo V, siete (7) frecuencias semanales adicionales en relación con el número de frecuencias semanales resultante de la aplicación de la letra b) ii.

d) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, a partir del primer día de la tercera temporada IATA de verano siguiente a la fecha de la firma del presente Acuerdo, y únicamente para los servicios aéreos regulares autorizados, las compañías aéreas podrán realizar:

i. para las rutas especificadas en la parte A del anexo V del presente Acuerdo, cuatro (4) frecuencias semanales adicionales en relación con el número de frecuencias semanales resultante de la aplicación de lo dispuesto en la letra c) i; y

ii. para cualquier otra ruta, incluidas las rutas especificadas en la parte B del anexo V, siete (7) frecuencias semanales adicionales en relación con el número de frecuencias semanales resultante de la aplicación de la letra c) ii.

e) A partir del primer día de la cuarta temporada IATA de verano siguiente a la fecha de la firma del presente Acuerdo, y únicamente para los servicios aéreos regulares, las compañías aéreas autorizadas podrán realizar:

i. para las rutas especificadas en la parte A del anexo V del presente Acuerdo, cuatro (4) frecuencias semanales adicionales en relación con el número de frecuencias semanales resultante de la aplicación de lo dispuesto en la letra d) i; y

ii. para cualquier otra ruta, incluidas las rutas especificadas en la parte B del anexo V, siete (7) frecuencias semanales adicionales en relación con el número de frecuencias semanales resultante de la aplicación de la letra d) ii.

f) A partir del primer día de la quinta temporada IATA de verano siguiente a la fecha de la firma del presente Acuerdo, se aplicarán las disposiciones del anexo I y las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes podrán ejercer libremente los derechos de tercera y cuarta libertad en las rutas especificadas sin ninguna limitación en cuanto a la capacidad, las frecuencias semanales o la regularidad del servicio.

3. En lo que se refiere a los servicios aéreos no regulares:

a) a partir de la fecha de la firma del presente Acuerdo, la prestación de servicios aéreos no regulares seguirá estando sujeta a la aprobación de las autoridades competentes de las Partes Contratantes, que considerarán favorablemente dicha solicitud, y

b) a partir de la fecha especificada en la letra f), se aplicarán las disposiciones del anexo I y las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes podrán ejercer libremente los derechos de tercera y cuarta libertad en las rutas especificadas sin ninguna limitación en cuanto a la capacidad, las frecuencias semanales, el número de compañías aéreas autorizadas o la regularidad del servicio.

4. Antes de la fecha indicada en el apartado 2, letra d), del presente anexo, el Comité Mixto se reunirá para examinar la aplicación del presente Acuerdo y para evaluar las repercusiones comerciales de las dos primeras fases del período transitorio descrito en el presente anexo. Sobre la base de esa evaluación, y sin perjuicio de su competencia conforme al artículo 22 del presente Acuerdo, el Comité Mixto podrá decidir por consenso:

a) aplazar, por un período de tiempo acordado de mutuo acuerdo, que no excederá de dos años, la aplicación del apartado 2, letras d), e) y f) en determinadas rutas, si la evaluación pone de manifiesto que se están eludiendo las restricciones impuestas a los servicios aéreos regulares con la prestación de servicios aéreos no regulares o que existe un desequilibrio sustancial del volumen de tráfico transportado por las compañías aéreas de las Partes Contratantes, que podría representar un peligro para la conservación de los servicios aéreos; o

b) aumentar el número de frecuencias adicionales especificadas en el apartado 2, letras d) i. y e) i.

Si el Comité Mixto no consigue alcanzar un acuerdo, una Parte Contratante podrá adoptar medidas de salvaguardia adecuadas con arreglo al artículo 24 del presente Acuerdo (Medidas de salvaguardia).

5. La ejecución y aplicación por parte de Israel de los requisitos reglamentarios y de las normas contenidos en la legislación de la Unión Europea sobre transporte aéreo mencionados en el anexo IV será validada mediante una decisión del Comité Mixto sobre la base de una evaluación de la Unión Europea. La evaluación se realizará antes de la primera de las fechas siguientes: i) la fecha en que Israel notifique al Comité Mixto que cumple el proceso de armonización basado en el anexo IV del presente Acuerdo, o ii) tres años después de la entrada en vigor del presente Acuerdo.

6. No obstante lo dispuesto en el anexo I, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1, del presente Acuerdo y en el apartado 1 del presente anexo, hasta el momento de la adopción de la decisión a que se refiere el apartado 5 del presente anexo, las compañías aéreas de las Partes Contratantes no podrán ejercer derechos de quinta libertad, incluso entre puntos situados en el territorio de la Unión Europea, cuando presten los servicios acordados en las rutas especificadas.

ANEXO III

LISTA DE LOS DEMÁS ESTADOS A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 3, 4 Y 8 DEL ACUERDO Y EL ANEXO I

1. República de Islandia (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo)

2. Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo).

3. Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo);

4. Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre transporte aéreo).

ANEXO IV

NORMAS RELATIVAS A LA AVIACIÓN CIVIL

Los requisitos reglamentarios y las normas equivalentes de la legislación de la Unión Europea a que se refiere el presente Acuerdo se basarán en los actos que se recogen a continuación. Si procede, se indicarán las adaptaciones específicas de cada uno de esos actos. Los requisitos reglamentarios y las normas equivalentes serán aplicables de conformidad con el anexo VI, salvo que se disponga lo contrario en este anexo o en el anexo II sobre las disposiciones transitorias.

A. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

A.1 Lista de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación

Israel adoptará lo antes posible medidas correspondientes a las adoptadas por los Estados miembros de la UE en función de la lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación por razones de seguridad.

Las medidas se tomarán con arreglo a las normas pertinentes relativas a la adopción y publicación de una lista de compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía aérea operadora de los vuelos en los que viajen, establecidas en la legislación de la UE siguiente:

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.

Disposiciones pertinentes: 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

Disposiciones pertinentes: 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 periódicamente por Reglamentos de la Comisión

Disposiciones pertinentes: artículos 1 a 3 y anexos A y B.

Si una medida le supone una honda preocupación, Israel podrá suspender su aplicación y, sin demora innecesaria, someter la cuestión al Comité Mixto con arreglo al artículo 22, apartado 11, letra f) del presente Acuerdo.

A.2 Investigación de accidentes/incidentes y notificación de sucesos

A.2.1: 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.

Disposiciones pertinentes: artículos 1 a 5 y 8 a 18, apartado 2, artículos 20, 21 y 23 y anexo.

A.2.2: 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.

Disposiciones pertinentes: artículos 1 a 6, 8 y 9.

B. GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

REGLAMENTOS DE BASE

Sección A:

B.1: 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).

Disposiciones pertinentes: artículo 1, apartados 1 a 3, artículo 2, artículo 4, apartados 1 a 4, artículos 9 y 10, artículo 11, apartados 1 y 2, artículo 11, apartado 3, letras b) y d), artículo 11, apartados 4 a 6, y artículo 13.

B.2: 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).

Disposiciones pertinentes: artículo 2, apartados 1, 2 y 4 a 6, artículo 4, artículo 7, apartados 1, 2, 4, 5 y 7, artículo 8, apartados 1, 3 y 4, artículos 9, 10 y 11, artículo 12, apartados 1 a 4, artículo 18, apartados 1 y 2 y anexo II.

B.3: 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).

Disposiciones pertinentes: artículo 1, artículo 3 *bis*, artículo 4, artículo 6, apartados 1 a 5 y 7, artículo 7, apartados 1 y 3, y artículo 8.

B.4: 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).

Disposiciones pertinentes: artículos 1 a 3, artículo 4, apartado 2, artículos 5 a 6 *bis*, artículo 7, apartado 1, artículo 8 y anexos I a V.

Reglamentos (CE) nº 549/2004 a 552/2004 modificados por el 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

B.5: 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 el Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE

Disposiciones pertinentes: artículo 3, artículo 8 *ter*, apartados 1 a 3 y artículo 8 *ter*, apartados 5 y 6, artículo 8 *quater* , apartados 1 a 10, y anexo V *ter*.

Sección B:

B.2: 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).

Disposiciones pertinentes: artículo 2, apartado 3, artículo 7, apartados 6 y 8, artículo 8, apartados 2 y 5, artículo 9 *bis*, apartados 1 a 5, y artículo 13.

B.3: 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).

Disposiciones pertinentes: artículo 3 y artículo 6, apartado 6.

> Reglamentos (CE) nº 549/2004 a 552/2004 modificados por el 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

B.5: 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 el Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE

Disposiciones pertinentes: artículo 8 *ter*, apartado 4, artículo 8 *quater* , apartado 10 y anexo V *ter*, apartado 4.

NORMAS DE APLICACIÓN

Los actos siguientes serán aplicables y pertinentes, salvo que se especifique lo contrario en el anexo VI con respecto a los requisitos reglamentarios y a las normas equivalentes relativos a los «reglamentos de base»:

Marco (Reglamento (CE) nº 549/2004)

- 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.

Prestación de servicios (Reglamento (CE) nº 550/2004)

- Reglamento (CE) nº 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) nº 2096/2005.

Espacio aéreo (Reglamento (CE) nº 551/2004)

- Reglamento (UE) nº 255/2010 de la Comisión, de 25 marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo

- Reglamento (CE) nº 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

- Reglamento (CE) nº 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

Interoperabilidad (Reglamento (CE) nº 552/2004)

- 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 (UE) nº 929/2010 de la Comisión, de 18 de octubre de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1033/2006 en lo que atañe a las disposiciones de la OACI a las que se refiere el artículo 3, apartado 1

- Reglamento (UE) nº 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

- Reglamento (CE) nº 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

- Reglamento (CE) nº 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

- Reglamento (CE) nº 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

- Reglamento (CE) nº 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

Requisitos en materia de gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea derivados del Reglamento (CE) nº 216/2008, modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009

- 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.

- Reglamento de Ejecución (UE) nº 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) nº 691/2010

- Reglamento de Ejecución (UE) nº 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) nº 482/2008 y el Reglamento (UE) nº 691/2010

C. MEDIO AMBIENTE

C.1: 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,

en su versión modificada o adaptada por el Acta de Adhesión de 2003 y el Acta de Adhesión de 2005.

Disposiciones pertinentes: artículos 3 a 5, 7, 9 y 10, artículo 11, apartado 2, artículo 12 y anexo II, apartados 1 a 3.

C.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).

Disposiciones pertinentes: artículos 1 a 3 y artículo 5.

D. RESPONSABILIDAD DE LA COMPAÑÍA AÉREA

D.1: 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,

modificada 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.

Disposiciones pertinentes: artículo 2, apartado 1, letra a), artículo 2, apartado 1, letras c) a g), artículos 3 a 6.

E. DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES Y PROTECCIÓN DE LOS DATOS PERSONALES

E.1: 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 pertinentes: artículos 1 a 4, apartado 2, artículo 4, apartados 4 a 7, artículos 5 y 6.

E.2: 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.

Disposiciones pertinentes: artículos 1 a 34.

E.3: 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.

Disposiciones pertinentes: artículos 1 a 16.

E.4: 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.

Disposiciones pertinentes: artículo 1, apartado 1, artículos 2 a 16, anexos I y II.

F. ASPECTOS SOCIALES

F.1: 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)

Disposiciones pertinentes: cláusula 1, apartado 1 y cláusulas 2 a 9 del anexo.

ANEXO V

Parte A: Frecuencias base acordadas en determinadas rutas (equivalentes o superiores a 14)

Tipo de servicio	Rutas		Número actual de frecuencias semanales
Pasajeros	Viena	Tel-Aviv (TLV)	Para la primera compañía: 14 Para la segunda y siguientes: 3
Pasajeros	París (CDG - ORY - BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Para la primera compañía: ilimitado Para la segunda y siguientes: 7
Pasajeros	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Pasajeros	Atenas	Tel-Aviv (TLV)	14
Pasajeros	Roma	Tel-Aviv (TLV)	25
Pasajeros	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Pasajeros/todos los tipos de carga	Londres (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Para las dos primeras compañías aéreas: ilimitado

Parte B: Frecuencias base acordadas en determinadas rutas (superiores a 7 pero inferiores a 14)

Tipo de servicio	Rutas		Capacidad actual (frecuencias semanales)
Pasajeros	Milán	Tel-Aviv (TLV)	13
Pasajeros	Berlín	Tel-Aviv (TLV)	11
Pasajeros	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Pasajeros	Munich	Tel-Aviv (TLV)	10

ANEXO VI

REQUISITOS REGLAMENTARIOS Y NORMAS

QUE DEBERÁN CUMPLIRSE PARA LA APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE LA UE QUE FIGURA EN EL ANEXO IV DEL ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN ENTRE LA UNIÓN EUROPEA E ISRAEL

Exención de responsabilidad: Nada de lo dispuesto en el presente anexo irá en perjuicio de la aplicación del Derecho de la UE dentro de la UE.

PARTE A.2: Investigación de accidentes/incidentes y notificación de sucesos

A.2.1: Reglamento (UE) n° 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

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
1	A2.1.1.1	El objeto del Reglamento (UE) nº 996/2010 es mejorar la seguridad aérea garantizando un alto nivel de eficiencia, diligencia y calidad de las investigaciones de seguridad en la aviación civil europea, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes futuros, sin determinar culpabilidades o responsabilidades. El presente Reglamento establece asimismo normas relativas a la disponibilidad de información en tiempo oportuno, relativa a todas las personas y a todos los productos peligrosos que se encuentren a bordo de una aeronave involucrada en un accidente. También tiene por objeto mejorar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares.
2	A2.1.2.1	Las definiciones del artículo 2 del Reglamento (UE) nº 996/2010 se aplicarán a las normas y requisitos relativos a la investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil establecidos en el anexo, según proceda y convenga.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
3	A2.1.3.1	Las normas y requisitos reglamentarios especificados en el presente anexo se aplicarán a las investigaciones de seguridad sobre los accidentes y los incidentes graves que las Partes Contratantes lleven a cabo con arreglo a las normas internacionales y prácticas recomendadas.
4(1)	A2.1.4.1	Cada Parte Contratante garantizará la realización o supervisión, sin interferencias externas, de investigaciones de seguridad por una autoridad nacional permanente encargada de las investigaciones de seguridad en la aviación civil («autoridad encargada de las investigaciones de seguridad»), capaz de realizar de forma independiente una investigación completa sobre la seguridad, bien por cuenta propia o mediante acuerdos con otras autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad.
4(2)	A2.1.4.2	La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad será independiente desde el punto de vista funcional, especialmente de las autoridades aeronáuticas nacionales responsables en materia de navegabilidad, certificación, operaciones de vuelo, mantenimiento, concesión de licencias, control del tránsito aéreo o de la explotación de los aeródromos, y en general, de cualquier otra parte o entidad cuyos intereses o misiones pudieran entrar en conflicto con la función que se haya confiado a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, o que pudieran influir en su objetividad.
4(3)	A2.1.4.3	Durante la investigación de seguridad, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad no solicitará ni aceptará ninguna instrucción y dispondrá de una autoridad sin restricciones para realizar las investigaciones de seguridad.
4(4)	A2.1.4.4	Las actividades encomendadas a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrán incluir la recopilación y el análisis de información relacionada con la seguridad aérea, en particular con fines de prevención de accidentes, siempre que estas actividades no menoscaben su independencia ni impliquen, por su parte, responsabilidad alguna de índole reglamentaria, administrativa o normativa.
4(5)	A2.1.4.5	A fin de informar al público sobre el nivel general de seguridad aérea, se publicará anualmente, a nivel

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		nacional, un informe sobre la seguridad. En este análisis no se revelarán las fuentes de la información confidencial.
4(6)	A2.1.4.6	La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad será dotada por la correspondiente Parte Contratante de los medios necesarios para llevar a cabo sus funciones con independencia y deberá disponer de recursos suficientes para ello.
5(1)-(3)	A2.1.5.1	La Parte Contratante deberá investigar cada accidente o incidente grave que el anexo 13 del Convenio obligue a investigar.
5(4)	A2.1.5.4	Las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad podrán decidir investigar incidentes distintos de los mencionados en el anexo 13 del Convenio si esperan extraer de ellas enseñanzas en materia de seguridad.
5(5)	A2.1.5.5	Las investigaciones de seguridad no se ocuparán en ningún caso de la determinación de la culpa o de la responsabilidad. Serán independientes y se realizarán al margen y sin perjuicio de cualesquiera procedimientos judiciales o administrativos destinados a determinar culpabilidades o responsabilidades.
8	A2.1.8.1	Siempre que se cumpla el requisito de que no haya conflicto de intereses, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrá invitar a las autoridades nacionales de aviación civil, dentro del ámbito de sus competencias, a nombrar a un representante para que participe como asesor del investigador encargado en cualquier investigación de seguridad de la que la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad sea responsable, bajo el control del investigador encargado y a discrecionalidad de este último. Las autoridades nacionales de aviación civil apoyarán la investigación en la que participen facilitando la información solicitada. Además, deberán proporcionar asesores y equipos a la autoridad encargada de la investigación de seguridad según proceda.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
9(1)	A2.1.9.1	Cualquier persona involucrada que tenga conocimiento de un accidente o un incidente grave lo notificará sin demora a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad del Estado en que se haya producido.
9(2)	A2.1.9.2	La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad notificará sin demora a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y a los terceros países afectados, de conformidad con las normas internacionales y prácticas recomendadas, cualquier accidente e incidente grave que le haya sido notificado. Se informará asimismo a la Comisión Europea y a la AESA si el accidente o incidente está relacionado con una aeronave matriculada, explotada, fabricada o certificada en la UE.
10(1)	A2.1.10.1	Al recibir la notificación de un accidente o un incidente grave de un tercer país, la Parte Contratante que sea el Estado de matrícula, el Estado del explotador, el Estado de diseño y el Estado de fabricación comunicará lo antes posible al tercer país en cuyo territorio se haya producido el accidente o el incidente grave si tiene previsto nombrar a un representante acreditado de conformidad con las normas internacionales y prácticas recomendadas. En el supuesto de nombrarse a dicho representante acreditado, se facilitará también su identidad y sus datos de contacto, así como la fecha prevista de llegada en caso de que el representante acreditado tenga la intención de desplazarse al país que remitió la notificación.
10(2)	A2.1.10.2	Los representantes acreditados del Estado de diseño serán nombrados por la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad de la Parte Contratante en cuyo territorio esté situada la sede principal del titular del certificado de tipo de la aeronave o del grupo turbomotor.
11(1)	A2.1.11.1	Tras su nombramiento por una autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, y sin perjuicio de posibles investigaciones judiciales, el investigador encargado estará facultado para adoptar las medidas necesarias a fin de cumplir con los requisitos de la investigación de seguridad.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
11(2)	A2.1.11.2	No obstante cualesquiera obligaciones en materia de confidencialidad en virtud de la legislación pertinente de la Parte Contratante, el investigador encargado estará facultado, en particular, para: a) acceder inmediatamente y sin restricciones ni trabas al lugar del accidente o del incidente, así como a la aeronave, su contenido o sus restos; b) efectuar la anotación inmediata de las pruebas y la recogida controlada de restos o componentes de la aeronave para su examen o análisis; c) tener acceso inmediato a los registradores de vuelo, a su contenido o a cualquier otro registro pertinente y control sobre los mismos; d) solicitar, con arreglo a la legislación aplicable de la Parte Contratante, la autopsia completa de los cuerpos de las víctimas, contribuir a la misma y tener acceso inmediato a los resultados de dicho examen, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras; e) solicitar, con arreglo a la legislación aplicable de la Parte Contratante, el examen médico de las personas implicadas en la utilización de la aeronave la realización de pruebas en muestras de dichas personas, y tener acceso inmediato a los resultados de dichos exámenes o pruebas; f) llamar e interrogar a los testigos y exigir que faciliten o presenten datos o pruebas pertinentes para la investigación de seguridad; g) tener libre acceso a cualquier información pertinente que esté en posesión del propietario, el titular del certificado de tipo de la aeronave, la organización responsable del mantenimiento, el organismo encargado de la formación,

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		el operador o el constructor de la aeronave, las autoridades responsables de la aviación civil, y los proveedores de servicios de navegación aérea u operadores aeroportuarios.
11(3)	A2.1.11.3	El investigador encargado hará extensivos a sus expertos y asesores, así como a los representantes acreditados y a los expertos y asesores de estos últimos, los derechos mencionados en la norma A2.1.11.2, en la medida necesaria para que puedan participar de forma efectiva en la investigación de seguridad. Tales derechos se entenderán sin perjuicio de los derechos de los investigadores y expertos designados por la autoridad encargada de la investigación judicial.
11(4)	A2.1.11.4	Toda persona que participe en investigaciones de seguridad ejercerá sus funciones de forma independiente y no solicitará ni aceptará instrucciones de nadie, con excepción del investigador encargado.
12(1)-(2)	A2.1.12.1	Cuando se abra también una investigación judicial, se le notificará al investigador encargado. En dicho caso, el investigador encargado garantizará la trazabilidad y mantendrá la custodia de los registradores de vuelo y de todas las pruebas materiales. La autoridad judicial podrá nombrar a uno de sus agentes para que se desplace junto con los registradores de vuelo o las pruebas materiales al lugar en que se procederá a su lectura o tratamiento. En caso de que el examen o análisis de dichas pruebas pueda modificarlas, alterarlas o destruirlas, será necesaria la previa aprobación de las autoridades judiciales, sin perjuicio del Derecho nacional. Si dicho acuerdo no se obtiene en un plazo razonable, no impedirá que el investigador encargado lleve a cabo el examen o análisis. Si la autoridad judicial está facultada para incautarse de cualquier prueba, el investigador encargado podrá acceder inmediatamente y sin restricciones a dicha prueba, así como utilizarla. Si, en el transcurso de la investigación de seguridad, se conoce o se sospecha que un acto de interferencia ilícita conforme al Derecho nacional, como la legislación nacional sobre investigaciones de accidentes, ha estado implicado en el accidente o incidente grave, el investigador encargado informará de inmediato a las autoridades competentes. Con arreglo a lo dispuesto en la norma A2.1.14.1, la información pertinente

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		recopilada durante la investigación de seguridad se compartirá de forma inmediata con dichas autoridades y también se les podrá remitir, si así lo solicitan, todo el material pertinente. El hecho de compartir dicha información y material se entenderá sin perjuicio del derecho de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad de proseguir su investigación, en coordinación con las autoridades a las que se haya podido transferir el control del lugar del suceso.
12(3)	A2.1.12.2	Las Partes Contratantes garantizarán que las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad, por un lado, y otras autoridades que pudieran estar implicadas en las actividades relacionadas con las investigaciones, como las autoridades judiciales, de aviación civil, de búsqueda y rescate, por otro, cooperen mutuamente mediante acuerdos previos. Esos acuerdos respetarán la independencia de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad y permitirán que las investigaciones técnicas se desarrollen con diligencia y eficacia. En particular, deberán incluir temas como los siguientes: el acceso al lugar del accidente; la protección de las pruebas y el acceso a las mismas; los interrogatorios iniciales y en curso sobre el estado de cada proceso; el intercambio de información; el uso adecuado de la información relativa a la seguridad; la resolución de conflictos.
13(1)	A2.1.13.1	La Parte Contratante en cuyo territorio haya ocurrido un accidente o un incidente grave será responsable de garantizar un tratamiento seguro de todas las pruebas y de adoptar todas las medidas razonables para proteger dichas pruebas y mantener una custodia segura de la aeronave, su contenido y sus restos, durante todo el período que sea necesario para llevar a cabo la investigación de seguridad. La protección de las pruebas incluirá la conservación, por medios fotográficos u otros medios, de pruebas que puedan desaparecer, borrarse, perderse o ser destruidas. La custodia segura implicará la protección contra otros daños, el acceso de personas no autorizadas, el robo y el deterioro.
13(2)	A2.1.13.2	A la espera de la llegada de los investigadores de seguridad, ninguna persona modificará el estado del lugar del accidente, ni retirará muestras, ni desplazará o tomará muestras de la aeronave, su contenido o sus

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		restos, salvo que ello sea necesario por razones de seguridad o para socorrer a los heridos, o con la autorización expresa de las autoridades encargadas del control del lugar del accidente y, a ser posible, en consulta con la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad.
13(3)	A2.1.13.3	Los participantes tomarán todas las medidas necesarias para conservar los documentos, el material y los registros relativos al suceso, especialmente para evitar que se borren los registros de las conversaciones y mensajes de alerta tras el vuelo.
14	A2.1.14.1	La información sensible en materia de seguridad no será publicada o utilizada para fines distintos de la investigación de seguridad. la administración de justicia o la autoridad competente para decidir sobre la divulgación de los registros con arreglo al Derecho nacional podrá decidir que los beneficios de la divulgación de la información sensible en materia de seguridad para otros fines permitidos por la ley compensan el efecto adverso nacional e internacional de dicha acción para la investigación en curso o cualquier investigación de seguridad futura.
15(1)	A2.1.15.1	El personal de la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, o cualquier otra persona que participe en la investigación de seguridad o contribuya a ella, estará sujeto a las normas o procedimientos aplicables al secreto profesional, incluso por lo que respecta al anonimato de las personas involucradas en un accidente o incidente, en virtud de la legislación aplicable.
15(2)	A2.1.15.2	La autoridad encargada de la investigación de seguridad comunicará la información que considere pertinente para prevenir accidentes o incidentes serios a las personas responsables del mantenimiento o de la fabricación de aeronaves o de sus equipos y a las personas o entidades jurídicas responsables de la explotación de aeronaves o de la formación de personal.
15(3)	A2.1.15.3	La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad comunicará a la autoridad nacional de aviación civil la información factual pertinente que obtenga durante la investigación de seguridad, salvo la

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		información sensible en materia de seguridad o la que pueda causar un conflicto de intereses. La información recibida por las autoridades nacionales de aviación civil se protegerá de conformidad con la legislación aplicable de la Parte Contratante.
15(4)	A2.1.15.4	Se autorizará a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad a informar a las víctimas y a sus familiares, o a sus asociaciones, o a publicar cualquier información sobre las observaciones factuales, los procedimientos de la investigación de seguridad, posibles informes preliminares o conclusiones o recomendaciones en materia de seguridad, siempre que ello no perjudique a los objetivos de la investigación de seguridad y se respete plenamente la legislación aplicable a la protección de datos personales.
15(5)	A2.1.15.5	Antes de hacer pública la información a que se refiere la norma A2.1.15.4, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad transmitirá dicha información a las víctimas y a sus familiares o sus asociaciones, velando por no poner en peligro los objetivos de la investigación de seguridad.
16(1)	A2.1.16.1	Cada investigación de seguridad concluirá con un informe en una forma adecuada al tipo y gravedad del accidente o incidente grave. El informe declarará que el único objetivo de la investigación de seguridad debe ser la prevención de futuros accidentes e incidentes sin determinar culpabilidades o responsabilidades. El informe contendrá, si procede, recomendaciones de seguridad.
16(2)	A2.1.16.2	El informe protegerá el anonimato de toda persona involucrada en el accidente o incidente grave.
16(3)	A2.1.16.3	En caso de que las investigaciones de seguridad den lugar a informes antes de la conclusión de la investigación, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrá pedir, antes de su publicación, comentarios a las autoridades afectadas, al titular del certificado del diseño, al fabricante y al operador interesado. Las entidades consultadas estarán sujetas a las normas aplicables al secreto profesional por lo que respecta al contenido de la consulta.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
16(4)	A2.1.16.4	Antes de la publicación del informe final, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad podrá solicitar comentarios de las autoridades afectadas, el titular del certificado para el diseño, el fabricante y el operador interesado, estarán sujetos a las normas aplicables al secreto profesional por lo que respecta al contenido de la consulta. Al solicitar esos comentarios, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad aplicará las normas y métodos internacionales recomendados.
16(5)	A2.1.16.5	La información sensible en materia de seguridad solo se incluirá en el informe si resulta pertinente para el análisis del accidente o incidente grave. La información o las partes de la información que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.
16(6)	A2.1.16.6	La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad deberá publicar el informe final lo antes posible y, a poder ser, en un plazo que no supere los doce meses a partir de la fecha del accidente o incidente grave.
16(7)	A2.1.16.7	Si el informe final no puede publicarse en ese plazo de doce meses, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad publicará una declaración provisional al menos en cada fecha aniversario del accidente o incidente grave, detallando los avances de la investigación y las cuestiones de seguridad planteadas.
16(8)	A2.1.16.7	La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad transmitirá lo antes posible una copia de los informes finales y de las recomendaciones de seguridad a: a) las autoridades encargadas de la investigación de seguridad y las autoridades de aviación civil de los Estados de que se trate y la OACI, con arreglo a las normas y métodos internacionales recomendados; b) los destinatarios de las recomendaciones de seguridad que figuran en el informe.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
17(1)	A2.1.17.1	En cualquier fase de la investigación de seguridad, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, previa oportuna consulta a las partes que corresponda, recomendará en una carta de envío fechada a las autoridades de que se trate, incluidas las de terceros países, cualquier acción que considere necesario adoptar sin demora a fin de mejorar la seguridad aérea.
17(2)	A2.1.17.2	La autoridad encargada de las investigaciones de seguridad también podrá emitir recomendaciones de seguridad sobre la base de estudios o análisis de una serie de investigaciones u otras actividades realizadas.
17(3)	A2.1.17.3	Las recomendaciones sobre seguridad no supondrán en ningún caso presunción de culpa o responsabilidad en relación con un accidente, incidente grave o incidente.
18(1)	A2.1.18.1	El destinatario de una recomendación de seguridad acusará recibo de la carta de envío e informará a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad que emitió la recomendación, en un plazo de noventa días tras la recepción de dicha carta, de las medidas adoptadas o en estudio y, si procede, del tiempo necesario para su aplicación, así como, en su caso, de los motivos de no haberse tomado medidas.
18(2)	A2.1.18.2	En un plazo de sesenta días tras la recepción de la respuesta, la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad comunicará al destinatario si considera o no adecuada su respuesta, con las justificaciones correspondientes cuando no esté de acuerdo con la decisión de no adoptar medidas.
20	A2.1.20.1	1. Las líneas aéreas de la UE y de Israel instaurarán procedimientos que permitan establecer: a) lo antes posible, una lista validada, basada en la mejor información disponible, de todas las personas a bordo de ella; y b) inmediatamente tras la notificación del suceso de un accidente en la aeronave, la lista de los productos peligrosos que se encontraban a bordo de ella.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		2. Con el fin de poder proporcionar rápidamente información a los familiares de los pasajeros de la presencia de sus familiares a bordo del avión accidentado, las compañías aéreas ofrecerán a los viajeros la posibilidad de facilitar el nombre y la dirección de una persona de contacto en caso de accidente. Dicha información solo podrán utilizarla las compañías aéreas en caso de accidente y no se comunicará a terceros ni podrá utilizarse con fines comerciales. 3. El nombre de las personas a bordo de la aeronave no se hará público antes de que los familiares de dicha persona hayan sido informados por las autoridades competentes. Se mantendrá la confidencialidad de las listas a que se refiere el apartado 1, letra a), de conformidad con la legislación pertinente de la Parte Contratante, y el nombre de cada persona que figure en dicha lista solo se pondrá a disposición pública si los familiares de las respectivas personas a bordo no se oponen a ello.
21	A2.1.21.1	1. A fin de asegurar una respuesta más amplia y armonizada a los accidentes, cada Parte Contratante elaborará a escala nacional un plan de emergencia relativo a los accidentes de aviación civil. Dicho plan de emergencia cubrirá asimismo la asistencia a las víctimas de accidentes en aviación civil y sus familiares. 2. Cada Parte Contratante velará por que todas las compañías aéreas registradas en su territorio cuenten con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes en aviación civil y sus familiares. Estos planes deben tener en cuenta, en particular, el apoyo psicológico a las víctimas de accidentes en aviación civil y sus familiares y permitir que la compañía aérea haga frente a un accidente grave. Cada Parte Contratante auditará los planes de ayuda de las compañías aéreas registradas en su territorio. 3. Una Parte Contratante que, por contar entre sus ciudadanos víctimas mortales o heridos graves, tenga un interés especial en un accidente ocurrido en su territorio, podrá nombrar a un perito con derecho a: a) visitar el lugar del accidente; b) acceder a la información factual pertinente, cuya divulgación haya sido autorizada por la autoridad

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		encargada de las investigaciones de seguridad, y a información sobre los avances de la investigación; c) recibir una copia del informe final. 4. Un experto nombrado con arreglo al apartado 3 podrá asistir, de conformidad con la legislación vigente, a la identificación de las víctimas y asistir a reuniones con los supervivientes de su Estado.
23	A2.1.23.1	Las Partes Contratantes establecerán normas relativas a las sanciones aplicables a las infracciones de las normas y los requisitos relativos a la investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil que se especifican en el presente anexo. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

A.2.2: 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

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
1	A2.2.1.1	El objetivo de esa Directiva es contribuir a la mejora de la seguridad aérea garantizando que la información pertinente en materia de seguridad se notifique, recopile, almacene, proteja y divulgue. El único objetivo de la notificación de sucesos es prevenir futuros accidentes e incidentes, no determinar faltas o responsabilidades.
2	A2.2.2.1	Las definiciones del artículo 2 de la Directiva 2003/42/se aplicarán a las normas y requisitos relativos a la investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil establecidos en el anexo, según proceda y convenga.
3	A2.2.3.1	Las normas y requisitos relativos a la notificación de sucesos en la aviación civil que se especifica en el presente anexo se aplicarán a los sucesos que pongan en peligro o que, en caso de no ser corregidos, puedan poner en peligro una aeronave, sus ocupantes o cualquier otra persona.
4(1)	A2.2.4.1	Las Partes Contratantes exigirán que cualquier persona titular de una licencia de conformidad con la legislación sobre navegación aérea y cualquier miembro de la tripulación notifique los sucesos a las autoridades competentes, aunque no estuviera involucrado en dicho suceso.
5(1)	A2.2.5.1	Las Partes Contratantes designarán una o varias autoridades competentes para instaurar un mecanismo que permita recoger, evaluar, procesar y conservar la información sobre los sucesos notificados.
5(2)-(3)	A2.2.5.2	Las autoridades competentes conservarán los informes recopilados en sus bases de datos. También se conservará en estas bases de datos la información sobre los accidentes e incidentes graves.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
6	A2.2.6.1	Israel y los Estados miembros participarán en el intercambio de información sobre seguridad, si procede. La base de datos utilizada por Israel deberá ser compatible con los programas informáticos de ECCAIRS.
8(1)	A2.2.8.1	Las Partes Contratantes adoptarán, con arreglo a su legislación nacional, las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad adecuada de la información que reciban en aplicación de la Directiva 2003/42/CE. Utilizarán esa información únicamente para el objetivo de la Directiva 2003/42/CE.
8(2)	A2.2.8.2	Con independencia del tipo o la clasificación del suceso y de los accidentes e incidentes graves, nunca se registrarán, en la base de datos indicada en la norma A2.2.5.2, los nombres o direcciones de personas concretas.
8(3)	A2.2.8.3	Sin perjuicio de la normativa penal aplicable, las Partes Contratantes se abstendrán de entablar procedimientos en relación con infracciones no premeditadas o realizadas por descuido que hayan llegado a su conocimiento solo por haber sido notificadas en virtud del sistema nacional de notificación obligatoria de sucesos, excepto en casos de negligencia grave.
9	A2.2.9.1	Cada Parte Contratante establecerá un sistema de notificación voluntaria de incidentes para facilitar la recopilación de información sobre las deficiencias reales o posibles en materia de seguridad que tal vez no sea captada por los sistemas de notificación obligatoria de incidentes.

PARTE B: Gestión del tránsito aéreo

B.1: 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 el Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Categoría (sección A o B de la parte B del anexo IV)	Norma
1(1) – 1(3)	B.1.1.1	A	El objetivo de la iniciativa del cielo único europeo consiste en reforzar las actuales normas de seguridad del tránsito aéreo, contribuir al desarrollo sostenible del sistema de transporte aéreo y mejorar el rendimiento global de la gestión del tránsito aéreo y de los servicios de navegación aérea para el tránsito aéreo general en las Partes Contratantes, con el fin de responder a las necesidades de todos los usuarios del espacio aéreo. Este cielo único europeo incluirá una red paneuropea coherente de rutas y sistemas de gestión de red y de gestión del tránsito aéreo basados únicamente en consideraciones de seguridad, eficiencia y de tipo técnico en beneficio de todos los usuarios del espacio aéreo. Para alcanzar este objetivo, el Reglamento (CE) nº 549/2004 establece un marco reglamentario armonizado para la creación del Cielo Único Europeo. La aplicación del Reglamento (CE) nº 549/2004 y de las medidas contempladas en los Reglamentos de base del Cielo Único Europeo se aplicarán sin perjuicio de la soberanía de las Partes Contratantes sobre su espacio aéreo y de las necesidades de las Partes Contratantes en lo que respecta al orden público, la seguridad pública y los asuntos de defensa, como establece el artículo 13. El Reglamento (CE) nº 549/2004 y las medidas previstas en los Reglamentos de base del Cielo Único Europeo no incluyen las operaciones y entrenamiento militares. El Reglamento (CE) nº 549/2004 y las medidas previstas en los Reglamentos de base del Cielo Único Europeo se aplicarán sin perjuicio de los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes

			en virtud del Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»). En este contexto, un objetivo adicional es asistir a las Partes Contratantes en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago, facilitando una base de interpretación común y una aplicación uniforme de sus disposiciones, y garantizando que estas se tienen debidamente en cuenta en el Reglamento (CE) nº 549/2004 y en las normas elaboradas para su aplicación.
2	B.1.2.1	A	Las definiciones del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 549/2004 se aplicarán a las normas y los requisitos relativos a la gestión del tránsito aéreo que se especifican en el presente anexo. Todas las referencias a los Estados miembros se entenderán hechas a las Partes Contratantes.
4(1)	B.1.4.1	A	Las Partes Contratantes designarán o crearán, conjunta o individualmente, uno o varios órganos que actuarán en calidad de autoridad nacional de supervisión y asumirán las funciones que les atribuyan el Reglamento (CE) nº 549/2004 y las medidas a que se refiere el artículo 3 de dicho Reglamento.
4(2)	B.1.4.2	A	Las autoridades nacionales de supervisión serán independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea. Esta independencia se conseguirá mediante la adecuada separación, al menos en el plano funcional, entre las autoridades nacionales de supervisión y dichos proveedores.
4(3)	B.1.4.3	A	Las autoridades nacionales de supervisión ejercerán sus competencias de manera imparcial, independiente y transparente. Esto se conseguirá aplicando mecanismos de gestión y control adecuados, incluso en el seno de la administración de las Partes Contratantes. No obstante, esta situación no impedirá que las autoridades nacionales de supervisión desempeñen sus tareas con arreglo a las normas de organización de las autoridades nacionales de aviación civil o de cualquier otro órgano público.
4(4)	B.1.4.4	A	Las Partes Contratantes velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de los recursos y capacidades necesarios para llevar a cabo de manera eficiente y oportuna las tareas que les asigna el Reglamento (CE) nº 549/2004.
9	B.1.9.1	A	Las sanciones que las Partes Contratantes establezcan en caso de infracción del Reglamento (CE) nº 549/2004 y de las medidas previstas en los Reglamentos de base del Cielo Único Europeo, en

			particular por parte de usuarios del espacio aéreo y proveedores de servicios, serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.
10	B.1.10.1	A	Las Partes Contratantes, de conformidad con su legislación nacional, establecerán mecanismos de consulta para la participación adecuada de las partes interesadas, incluidos los órganos de representación de colectivos profesionales, en la puesta en marcha del Cielo Único Europeo.
11(1)	B.1.11.1	A	Para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red, se establecerá un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red. En él se incluirá lo siguiente: a) planes nacionales, incluidos objetivos de rendimiento en los ámbitos de rendimiento clave de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, que garanticen la coherencia con la iniciativa del Cielo Único Europeo; y b) revisión periódica, seguimiento y evaluación comparativa del rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red.
11(2)	B.1.11.2	A	De conformidad con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 549/2004, la Comisión podrá designar a Eurocontrol o a otro órgano imparcial y competente para que actúe como «organismo de evaluación del rendimiento». La función del organismo de evaluación del rendimiento será asistir a las autoridades nacionales de supervisión, previa solicitud, en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento. La Comisión se asegurará de que el organismo de evaluación del rendimiento actúa de forma independiente cuando realice las tareas que le haya encomendado la Comisión.
11(3) b)	B.1.11.3	A	Los planes nacionales mencionados en la norma B.1.11.1 serán elaborados por las autoridades nacionales de supervisión y adoptados por la Parte Contratante. Dichos planes incluirán objetivos nacionales vinculantes y un sistema de incentivos adecuado adoptado por la Parte Contratante. Los planes se elaborarán en consulta con los proveedores de servicios de navegación aérea, los representantes de los usuarios del espacio aéreo y, cuando proceda, los operadores y los

			coordinadores de los aeropuertos.
11(3) d)	B.1.11.4	A	El período de referencia para el sistema de evaluación del rendimiento cubrirá un mínimo de tres años y un máximo de cinco. Durante este período, y en caso de que no se cumplan los objetivos nacionales, las Partes Contratantes o las autoridades nacionales de supervisión aplicarán las medidas apropiadas que hayan fijado.
11(4)	B.1.11.5	A	Se aplicarán los procedimientos siguientes al sistema de rendimiento: a) recogida, validación, examen, evaluación y difusión de datos pertinentes relativos al rendimiento de los servicios de navegación aérea y funciones de red de todas las partes interesadas, incluidos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo, los operadores de los aeropuertos, los coordinadores de los aeropuertos, las autoridades nacionales de supervisión, las Partes Contratantes y Eurocontrol; b) selección de ámbitos de rendimiento clave adecuados, basados en el documento OACI nº 9854, «Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial», y coherentes con los contemplados en el marco de rendimiento del Plan Maestro ATM, incluidos los ámbitos de la seguridad, el medio ambiente, la capacidad y la rentabilidad, adaptados cuando sea necesario para tener en cuenta las necesidades específicas del Cielo Único Europeo y los objetivos relevantes para dichos ámbitos, y definición de un conjunto limitado de indicadores clave del rendimiento para medir el rendimiento; c) evaluación de los objetivos de rendimiento nacionales en función del plan nacional; y d) seguimiento de los planes de rendimiento nacionales, incluidos los mecanismos de alerta adecuados.
11(5)	B.1.11.6	A	Para el establecimiento del sistema de evaluación del rendimiento se tendrá en cuenta que los servicios de ruta, los servicios de terminal y las funciones de red son diferentes y se han de tratar en consecuencia, si procede, también a efectos de medir el rendimiento.
11(6)	B.1.11.7	A	Se aplicarán las normas de ejecución sobre el sistema de evaluación del rendimiento que figuran en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel.

13	B.1.13.1	A	Los Reglamentos de base sobre el Cielo Único Europeo no impedirán que las Partes Contratantes apliquen cuantas medidas sean necesarias para la salvaguarda de los intereses esenciales de la política de seguridad o de defensa. Estas medidas serán, en particular, las que resulten imperativas: — para la vigilancia del espacio aéreo bajo su responsabilidad, de conformidad con los acuerdos regionales sobre la navegación aérea de la OACI, incluida la capacidad de detectar, identificar y evaluar toda aeronave que utilice dicho espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad de los vuelos y tomar medidas para garantizar las necesidades en materia de seguridad y defensa, — en caso de graves disturbios internos que alteren el orden público, — en caso de guerra o grave tensión internacional que constituya una amenaza de guerra, — para cumplir las obligaciones internacionales de las Partes Contratantes relativas al mantenimiento de la paz y la seguridad internacional, — para efectuar operaciones y entrenamiento militares, incluidas las posibilidades necesarias de realizar ejercicios.

B.2: 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 el Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

Artículo nº	**Norma nº** **(parte/leg.#/ artículo # #/norma)**	**Categoría (sección A o B de la parte B del anexo IV)**	**Norma**
2(1)-(2)	B.2.2.1	A	Realización de inspecciones y exámenes por la autoridad nacional de supervisión para garantizar que se cumple el Reglamento (CE) nº 550/2004, en particular por lo que respecta a la actividad segura y eficiente de los proveedores de servicios de navegación aérea que prestan servicios en relación con el espacio aéreo que se halla bajo responsabilidad de la Parte Contratante. El proveedor de servicios de navegación aérea de que se trate facilitará dicha tarea.
2(3)	B.2.2.2	B	Acuerdos de supervisión que garanticen que las inspecciones y peritajes de los proveedores de servicios de navegación aérea que presten servicios en un bloque funcional de espacio aéreo se efectuarán entre países que participen en ese bloque funcional de espacio aéreo.
2(4)-(6)	B.2.2.3	A	Se establecerán, entre los países implicados, acuerdos sobre la supervisión que garanticen las inspecciones y peritajes de los proveedores nacionales de servicios de navegación aérea de países que presten servicios en el espacio aéreo de otro país. Esos acuerdos incluirán disposiciones para tratar los casos de incumplimiento de los requisitos aplicables.
4		A	Se aplicarán las normas de ejecución sobre los requisitos de seguridad que figuran en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel.
7.1	B.20.7.1	A	Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán estar sujetos a certificación por las Partes Contratantes.

7.3	B.2.7.2	A	Las autoridades nacionales de supervisión expedirán certificados a los proveedores nacionales de servicios de navegación aérea que cumplan lo dispuesto en el Reglamento (UE) 1035/2011 y en la legislación nacional aplicable.
7(3)	B.20.7.3	A	El certificado podrá ser expedido por separado para cada tipo de servicio definido en el artículo 2 del Reglamento (CE) nº 549/2004, o para un conjunto de dichos servicios.
7(3)	B.2.7.4	A	Se supervisarán periódicamente los certificados.
7(4)+ anexo II	B.2.7.5	A	Los certificados especificarán los derechos y obligaciones de los proveedores de servicios de navegación aérea, incluido el acceso no discriminatorio a los servicios por parte de los usuarios del espacio aéreo, con especial atención a la seguridad. La certificación solo podrá estar sujeta a las condiciones establecidas en el anexo II del Reglamento (CE) nº 550/2004. Dichas condiciones deberán justificarse objetivamente y serán no discriminatorias, proporcionadas y transparentes.
7(5)	B.2.7.6	A	Las Partes Contratantes podrán autorizar la prestación de servicios de navegación aérea sin certificación si no se trata principalmente de movimientos de tránsito aéreo general.
7(6)	B.2.7.7	B	La expedición de certificados otorga a los proveedores de servicios de navegación aérea la posibilidad de ofrecer sus servicios a otras Partes Contratantes, otros proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos de las Partes Contratantes.
7(7)	B.20.7.8	A	Las autoridades nacionales de supervisión comprobarán que se cumple lo dispuesto en el certificado.
7(7)	B.20.7.9	A	Si una autoridad nacional de supervisión considera que el titular de un certificado ha dejado de cumplir dichos requisitos o condiciones, adoptará las medidas oportunas garantizando al mismo tiempo la continuidad de los servicios. Dichas medidas podrán incluir la retirada del certificado.
7(8)	B.2.7.10	B	Las Partes Contratantes reconocerán todo certificado expedido en la otra de conformidad con las normas y requisitos normativos relativos a la gestión del tránsito aéreo que se especifican en el

			presente anexo.
8(1)	B.2.8.1	A	Las Partes Contratantes garantizarán la prestación de servicios de tránsito aéreo en régimen de exclusividad dentro de bloques específicos de espacio aéreo, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo su responsabilidad. Con este fin, las Partes Contratantes designarán un proveedor de servicios de tránsito aéreo titular de un certificado válido en las Partes Contratantes.
8(2)	B.2.8.2	B	Los sistemas jurídicos no impedirán la prestación transfronteriza de servicios exigiendo de los proveedores de servicios de navegación aérea: a) que sean propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, de un determinado Estado o de sus nacionales, b) que tengan su sede social/lugar de actividad principal en dicho Estado, c) solo usen instalaciones en dicho Estado.
8(3)	B.2.8.3	A	Las Partes Contratantes definirán los derechos y obligaciones que tendrán los proveedores de servicios designados. Estas obligaciones podrán incluir las condiciones de puesta a disposición a tiempo de la información pertinente necesaria para identificar todos los movimientos de aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad.
8(4)	B.2.8.4	A	Las Partes Contratantes podrán elegir discrecionalmente un proveedor de servicios, siempre que este último cumpla los requisitos y las condiciones enunciados en las normas y los requisitos normativos relativos a la gestión del tránsito aéreo que se especifican en el presente anexo.
8(5)	B.2.8.4	B	Por lo que respecta a los bloques funcionales de espacio aéreo establecidos de conformidad con el artículo 9 *bis* que se extienden por el espacio aéreo que se halla bajo la responsabilidad de más de una Parte Contratante, las Partes Contratantes implicadas designarán conjuntamente, de conformidad con el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 550/2004, uno o varios proveedores de servicios de tránsito aéreo al menos un mes antes del establecimiento del bloque de espacio aéreo.
9	B.2.9.1	A	Las Partes Contratantes podrán designar a un proveedor de servicios meteorológicos para suministrar la totalidad o parte de los datos meteorológicos en régimen de exclusividad en todo o en parte del espacio aéreo que se halla bajo su responsabilidad, teniendo en cuenta criterios de seguridad.

9 *bis(*1)	B.2.9 *bis*.1	B	Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la el establecimiento de bloques funcionales de espacio aéreo con objeto de alcanzar la capacidad y eficiencia requeridas de la red de gestión del tránsito aéreo en el cielo único europeo, mantener un alto nivel de seguridad y contribuir al rendimiento global del sistema de transporte aéreo y a la reducción del impacto ambiental. Las Partes Contratantes, en particular los que establezcan bloques funcionales de espacio aéreo contiguos, cooperarán entre sí en la mayor medida posible con el fin de garantizar el cumplimiento de la presente disposición.
9 *bis(*2)	B.2.9 *bis*.2	B	En particular, los bloques funcionales de espacio aéreo: a) se apoyarán en bases firmes de seguridad; b) permitirán un uso óptimo del espacio aéreo, teniendo en cuenta los flujos de tráfico; c) garantizarán la coherencia con la Red europea de rutas establecida de conformidad con el artículo 6 del Reglamento del espacio aéreo; d) se justificarán por su valor añadido, incluida una utilización óptima de los recursos técnicos y humanos, sobre la base de un análisis de costes y beneficios; e) garantizarán una transferencia fluida y flexible de la responsabilidad del control del tránsito aéreo entre unidades de servicios de tránsito aéreo; f) garantizarán la compatibilidad entre las diferentes configuraciones del espacio aéreo optimizando, entre otras cosas, las actuales regiones de información de vuelo; g) cumplirán las condiciones que se derivan de los acuerdos regionales celebrados en el marco de la OACI; b) respetarán los acuerdos regionales existentes en la fecha de entrada en vigor del Reglamento (CE) nº 550/2004; e i) facilitarán la coherencia con los objetivos de rendimiento.
9 *bis(*3)	B.2.9 *bis*. 3	B	Un bloque funcional de espacio aéreo únicamente podrá crearse por acuerdo mutuo entre todas las Partes Contratantes y, cuando proceda, terceros países responsables de alguna de las partes del espacio aéreo incluido en el bloque funcional de espacio aéreo. Antes de establecer un bloque funcional de espacio aéreo, la Parte o Partes Contratantes interesadas proporcionarán a las demás Partes Contratantes y a las otras partes interesadas la información adecuada y les darán la posibilidad de presentar sus observaciones.
9 *bis(*4)	B.2.9 *bis*. 4	B	Cuando un bloque funcional de espacio aéreo se refiera a un espacio aéreo que esté, en su totalidad o en parte, bajo responsabilidad de dos o más Partes Contratantes, el acuerdo por el que se cree el bloque funcional de espacio aéreo deberá incluir las disposiciones necesarias relativas al modo en

			que dicho bloque podrá modificarse, así como al modo en que una Parte Contratante podrá retirarse del bloque, incluidos los acuerdos transitorios.
9 *bis(*5)	B.2.9 *bis*. 5	B	En caso de dificultades entre dos o más Partes Contratantes en relación con un bloque funcional de espacio aéreo transfronterizo que afecte a un espacio aéreo bajo su responsabilidad, las Partes Contratantes interesadas podrán someter conjuntamente el asunto al dictamen del Comité del Cielo Único. El dictamen se notificará a las Partes Contratantes interesadas. Sin perjuicio de lo dispuesto en la norma B.2.9*bis*. 3, las Partes Contratantes tendrán en cuenta dicho dictamen con vistas a lograr una solución.
10(1)	B.2.10.1	A	Los proveedores de servicios de navegación aérea podrán hacer uso de los servicios de otros proveedores de servicios que hayan sido certificados en las Partes Contratantes.
10(2)	B.2.10.2	A	Los proveedores de servicios de navegación aérea formalizarán sus relaciones de trabajo mediante acuerdos escritos o disposiciones legales equivalentes que establezcan las competencias y funciones específicas asumidas por cada proveedor y permitan el intercambio de datos operativos entre todos los proveedores de servicios en lo que respecta al tránsito aéreo general. Tales acuerdos se notificarán a la autoridad o autoridades nacionales de supervisión correspondientes.
10(3)	B.2.10.3	A	En los casos relativos a la prestación de servicios de tránsito aéreo será necesaria la autorización de las Partes Contratantes implicadas. En los casos relativos a la prestación de servicios meteorológicos, será necesaria la aprobación de las Partes Contratantes implicadas si estas hubieran designado un proveedor en régimen de exclusividad con arreglo a la norma B.2.9.1..
11	B.2.10.4	A	Las Partes Contratantes, en el contexto de la política común de transportes, adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las autoridades civiles celebren o renueven con las autoridades militares acuerdos escritos, o disposiciones legales equivalentes, respecto de la gestión de bloques específicos del espacio aéreo.
12(1)	B.2.12.1	A	Los proveedores de servicios de navegación aérea, independientemente de su régimen jurídico o de propiedad, elaborarán, someterán a auditoría y publicarán sus cuentas financieras.

12(2)	B.2.12.2	A	En todos los casos, los proveedores de servicios de navegación aérea publicarán informes anuales y se someterán periódicamente a una auditoría independiente.
12(3)	B.2.12.3	A	Cuando se preste un conjunto de servicios, los proveedores de servicios de navegación aérea identificarán y revelarán los gastos e ingresos derivados de los servicios de navegación aérea, desglosándolos de acuerdo con el sistema de tarificación de los servicios de navegación aplicable y, cuando proceda, llevarán cuentas consolidadas correspondientes a otros servicios que no sean de navegación aérea, tal como se exigiría si los servicios en cuestión los prestaran empresas distintas.
12(4)	B.2.12.4	A	Las Partes Contratantes designarán las autoridades competentes que tendrán derecho de acceso a la contabilidad de los proveedores de servicios que presten servicios en el espacio aéreo de su responsabilidad.
13(1)	B.2.13.1	B	Por lo que respecta al tránsito aéreo general, todos los proveedores de servicios de navegación aérea, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos se intercambiarán en tiempo real datos operativos pertinentes con objeto de subvenir a sus necesidades operativas. Los datos solo podrán ser usados con fines operativos.
13(2)	B.2.13.2	B	Se permitirá el acceso a los datos operativos pertinentes, con carácter no discriminatorio, a las autoridades correspondientes, a los proveedores de servicios de navegación aérea certificados, a los usuarios del espacio aéreo y a los aeropuertos.
13(3)	B.2.13.3	B	Los proveedores de servicios certificados, los usuarios del espacio aéreo y los aeropuertos establecerán las condiciones normalizadas de acceso a sus datos operativos pertinentes distintos de los contemplados en el apartado 1. Las autoridades nacionales de supervisión aprobarán dichas condiciones normalizadas. En su caso, se establecerán normas de desarrollo relativas a dichas condiciones, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento marco.
18(1)-(2)	B.2.18.1	A	Ni las autoridades nacionales de supervisión de las Partes Contratantes, de conformidad con su legislación nacional, ni la Comisión, revelarán la información de naturaleza confidencial, en particular la información sobre proveedores de servicios de navegación aérea, sus relaciones

			comerciales o los componentes de sus costes. Esto se entenderá sin perjuicio del derecho de las autoridades nacionales de supervisión de las Partes Contratantes o de la Comisión a revelar información cuando sea esencial para el desempeño de sus funciones; en tal caso, la información revelada será proporcional y tendrá en cuenta los intereses legítimos de los proveedores de servicios de navegación aérea, usuarios del espacio aéreo, aeropuertos y otras partes interesadas pertinentes en lo que respecta a la protección de sus secretos comerciales.

B.3: Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 marzo 2004

relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo

(Reglamento del espacio aéreo) modificado por el Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Categoría (sección A o B de la parte B del anexo IV)	Norma
1	B.3.1.1	A	El objetivo es apoyar el concepto de un espacio aéreo operativo cada vez más integrado en el marco de la política común de transportes y establecer los procedimientos comunes de configuración, planificación y gestión que garanticen el desarrollo eficaz y seguro de la gestión del tránsito aéreo. La utilización del espacio aéreo afianzará el funcionamiento de los servicios de navegación aérea como un conjunto coherente y global de conformidad con el Reglamento (CE) n° 550/2004. Esta disposición se aplicará al espacio aéreo incluido en las regiones EUR y AFI de la OACI en el que las Partes Contratantes son responsables de la prestación de los servicios de tránsito aéreo de conformidad con el Reglamento de prestación de servicios (Reglamento (CE) nº 550/2004). Las Partes Contratantes también podrán aplicar el Reglamento (CE) nº 551/2004 al espacio aéreo bajo su responsabilidad en otras regiones de la OACI, siempre que informen de ello a las demás Partes Contratantes.
3(1)	B.3.3.1	B	Las Partes Contratantes perseguirán la creación y el reconocimiento por parte de la OACI de una única Región Superior de Información de Vuelo Europea (EUIR).
3(2)	B.3.3.2	B	La EUIR se concebirá de tal modo que abarque el espacio aéreo de responsabilidad de las Partes Contratantes de conformidad con el artículo 1, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 551/2004 y podrá incluir asimismo espacio aéreo de terceros países europeos.

3(3)	B.3.3.3	B	La creación de la EUIR se realizará sin perjuicio de la responsabilidad de las Partes Contratantes en la designación de proveedores de servicios de tránsito aéreo dentro del espacio aéreo bajo su responsabilidad, de acuerdo con lo dispuesto en la norma B.2.8.1.
3(4)	B.3.3.4	B	Las Partes Contratantes mantendrán sus responsabilidades ante la OACI dentro de los límites geográficos de las regiones de información de vuelo y de las regiones superiores de información de vuelo que la OACI les tenga conferidas.
3 *bis*	B.3.3 *bis*. 1	A	Se aplicarán las normas de ejecución sobre información aeronáutica electrónica que figuran en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel.
4	B.3.4.1	A	Se aplicarán las normas de ejecución sobre reglas del aire y clasificación del espacio aéreo enumeradas en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel.
6(1)	B.3.6.1	A	Las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo deberán permitir el uso óptimo del espacio aéreo y garantizar que los usuarios del espacio aéreo pueden volar en las trayectorias preferidas, al tiempo que se permite el máximo acceso al espacio aéreo y a los servicios de navegación aérea. Estas funciones de la red servirán al objetivo de apoyar iniciativas a escala nacional y de los bloques funcionales de espacio aéreo y se desempeñarán respetando la separación entre las actividades reguladoras y operativas.
6(2)	B.3.6.2	A	Funciones realizadas por el gestor de la red en materia de diseño de rutas y gestión de recursos escasos, y posibilidad de designar, por ejemplo, a Eurocontrol como gestor de la red.
6(3)	B.3.6.3	A	La Comisión podrá añadir otras funciones a la lista de funciones de la norma B.3.6.2, después de consultar debidamente a los representantes del sector. Esas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del Reglamento (CE) nº 551/2004, completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Reglamento marco.

6(4)	B.3.6.4	A	Se aplicarán las normas detalladas de ejecución de las medidas a que se refiere el artículo 6 del Reglamento del espacio aéreo (Reglamento (CE) nº 551/2004), salvo las contempladas en los apartados 6 a 9 del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 551/2004 y enumeradas en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel. Dichas normas de ejecución contemplarán, en particular: a) la coordinación y armonización de procesos y procedimientos encaminados a aumentar la eficiencia de la gestión de las frecuencias aeronáuticas, incluido el desarrollo de principios y criterios; b) la función central de coordinación de la identificación temprana y resolución de necesidades de frecuencias en las bandas asignadas al tránsito aéreo general europeo para apoyar el diseño y la gestión de la red europea de tránsito aéreo; c) las funciones adicionales de red definidas en el Plan Maestro ATM; d) las disposiciones detalladas para la toma de decisiones de forma cooperativa entre las Partes Contratantes, los proveedores de servicios de navegación aérea y la función de gestión de red; e) las disposiciones para la consulta de las partes interesadas relevantes en el proceso de decisión en el nivel nacional y europeo; y f) dentro del espectro de radiofrecuencias asignado al tránsito aéreo general por la Unión Internacional de Telecomunicaciones, una división de tareas y responsabilidades entre la función de gestión de red y los gestores nacionales de frecuencias que garantice que las funciones nacionales de gestión de frecuencias siguen efectuado estas asignaciones de frecuencias sin consecuencias para la red. Para los casos que no afecten a la red, los gestores nacionales de frecuencias cooperarán con los responsables de la función de gestión de red para optimizar el uso de las frecuencias.
6(5)	B.3.6.5	A	Los aspectos del diseño del espacio aéreo distintos de los mencionados en el artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 551/2004 se abordarán a nivel nacional o de los bloques funcionales de espacio aéreo. Este proceso de diseño tendrá en cuenta las exigencias y complejidad del tráfico y los planes de rendimiento a escala nacional o de bloques funcionales de espacio aéreo e incluirá

			una amplia consulta a los usuarios del espacio aéreo interesados o a grupos que representen a los usuarios del espacio aéreo interesados y a las autoridades militares, si procede.
6(6)	B.3.6.6	B	Las Partes Contratantes confiarán a Eurocontrol o a otro organismo competente e imparcial, el desempeño de la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, en el marco de unos acuerdos de supervisión adecuados.
6(7)	B.3.6.7	A	Se aplicarán las normas de ejecución sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo que figuran en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel.
7(1)	B.3.7.1	A	Teniendo en cuenta la organización de los aspectos militares bajo su responsabilidad, las Partes Contratantes garantizarán la aplicación uniforme dentro del Cielo Único Europeo del concepto de utilización flexible del espacio aéreo descrito por la OACI y desarrollado por Eurocontrol, a fin de facilitar la gestión del espacio aéreo y de la gestión del tránsito aéreo en el contexto de la política común de transportes.
7(3)	B.3.7.2	A	Se aplicarán las normas de ejecución sobre la utilización flexible del espacio aéreo que figuran en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel.
8(1)	B.3.8.1	A	En casos en que la aplicación del artículo 7 del Reglamento (CE) nº 551/2004 suscite dificultades operativas importantes, las Partes Contratantes podrán suspender temporalmente dicha aplicación siempre y cuando informen de ello sin demora al Comité Mixto.
8(2)	B.3.8.2	A	Tras la introducción de una suspensión temporal, se podrán efectuar ajustes en las normas adoptadas en virtud del artículo 7, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 551/2004, respecto del espacio aéreo que se encuentre bajo la responsabilidad de la Parte o Partes Contratantes implicadas.

B.4: 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 el Reglamento (CE) nº 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009.

Artículo nº	**Norma nº** **(parte/leg.#/ artículo # #/norma)**	**Categoría (sección A o B de la parte B del anexo IV)**	**Norma**
1 + anexo I	B.4.1.1	A	Dentro del ámbito del Reglamento marco, el Reglamento (CE) nº 552/2004 trata de la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo. Será aplicable a los sistemas, sus componentes y procedimientos asociados contemplados en el anexo I del Reglamento (CE) nº 552/2004. El objetivo es lograr la interoperabilidad entre los diversos sistemas, componentes y procedimientos asociados de la red europea de gestión del tránsito aéreo, teniendo debidamente en cuenta las normas internacionales pertinentes y con vistas también a garantizar la introducción rápida y coordinada de nuevos conceptos de funcionamiento, acordados y validados, o tecnologías en la gestión del tráfico aéreo.
2 + anexo II	B.4.2.1	A	La red europea de gestión del tránsito aéreo, sus sistemas, sus componentes y procedimientos asociados deberán cumplir los requisitos esenciales que figuran en el anexo II del Reglamento (CE) nº 552/2004.
3	B.4.3.1	A	Se aplicarán las normas de ejecución en materia de interoperabilidad enumeradas en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel. Los sistemas, componentes y procedimientos asociados cumplirán las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad a lo largo de todo su ciclo de vida. En particular, las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad:

			a) determinarán los requisitos específicos que completen o perfeccionen los requisitos esenciales, especialmente en materia de seguridad, funcionamiento continuo y prestaciones; y/o b) describirán, cuando proceda, los requisitos específicos que completen o perfeccionen los requisitos esenciales, especialmente por lo que se refiere a la introducción coordinada de nuevos conceptos de operación, acordados y validados, o tecnologías; y/o c), determinarán los componentes cuando se trate de sistemas; y/o d) describirán los procedimientos de evaluación de la conformidad en los que participen, cuando proceda, organismos notificados contemplados en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 552/2004 , basados en los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE que deberán utilizarse para evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de componentes así como la verificación de los sistemas; y/o e) especificarán las condiciones de ejecución, incluyendo, cuando proceda, la fecha en la que todas las partes interesadas pertinentes deberán cumplirlas. La preparación, aprobación y revisión de medidas de ejecución en materia de interoperabilidad tendrán en cuenta los costes y beneficios estimados de las soluciones técnicas que permitan lograrla, con vistas a optar por la solución más viable, prestando la debida atención al mantenimiento de un alto nivel de seguridad convenido. Se adjuntará a cada uno de los proyectos de medidas de ejecución en materia de interoperabilidad una evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones para todas las partes interesadas pertinentes. Las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad se establecerán con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 8 del Reglamento marco.
4(2)		A	Se presumirá el cumplimiento de los requisitos esenciales y/o las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad para los sistemas, junto con los procedimientos asociados, o los componentes que cumplan las especificaciones comunitarias pertinentes, cuyos números de referencia hayan sido publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
5 + anexo III	B.4.5.1	A	Los componentes deberán ir acompañados de una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso. Los elementos de esa declaración figuran en el anexo III del Reglamento (CE) nº 552/2004. El fabricante o su representante autorizado establecido en las Partes Contratantes deberá garantizar

			y declarar, mediante la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, que ha aplicado las disposiciones establecidas en los requisitos esenciales y en las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad. Se presumirá el cumplimiento de los requisitos esenciales y las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad de aquellos componentes que vayan acompañados de la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso. Cuando proceda, las medidas de ejecución correspondientes en materia de interoperabilidad deberán determinar qué cometidos tendrán que llevar a cabo los organismos notificados contemplados en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 552/2004 en relación con la evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes.
6 + anexo IV	B.4.6.1	A	Los proveedores de servicios de navegación aérea someterán los sistemas a una verificación CE de conformidad con las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad con el fin de garantizar que cumplen los requisitos esenciales del Reglamento (CE) nº 552/2004 y las medidas de ejecución en materia de interoperabilidad que les son aplicables al integrarse en la red europea de gestión del tránsito aéreo. Antes de que un sistema entre en servicio, el proveedor de servicios de navegación aérea correspondiente elaborará una declaración CE de verificación que confirme el cumplimiento y la enviará a la autoridad nacional de supervisión acompañada de un expediente técnico. Los elementos de esa declaración y del expediente técnico se establecen en el anexo IV del Reglamento (CE) nº 552/2004. La autoridad nacional de supervisión podrá exigir toda la información adicional que considere necesaria para supervisar dicho cumplimiento. Cuando proceda, las medidas de ejecución correspondientes en materia de interoperabilidad deberán determinar qué cometidos tendrán que llevar a cabo los organismos notificados contemplados en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 552/2004 en relación con la verificación de sistemas. La declaración CE de verificación se entenderá sin perjuicio de las evaluaciones que la autoridad nacional de supervisión pueda tener que llevar a cabo en campos distintos de la interoperabilidad.

6 *bis*	B.4.6 *bis*. 1	A	A los efectos de los artículos 5 y 6 del Reglamento (CE) nº 552/2004, un certificado expedido de conformidad con el 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, cuando sea aplicable a los componentes o sistemas, será considerado una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso o una declaración CE de verificación, si incluye la demostración del cumplimiento de los requisitos esenciales del Reglamento (CE) nº 552/2004 y las pertinentes medidas de ejecución para la interoperabilidad.
7(1)	B.4.7.1	A	Cuando la autoridad nacional de supervisión determine que: a) un componente acompañado de una declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso, o b) un sistema acompañado de una declaración CE de verificación, incumple los requisitos esenciales y/o las correspondientes medidas de ejecución en materia de interoperabilidad, tomará todas las medidas necesarias, atendiendo siempre a la necesidad de garantizar la seguridad y la continuidad de las operaciones, para limitar el área de aplicación del componente o sistema en cuestión o prohibir su uso por las entidades bajo responsabilidad de la autoridad.
8(1)	B.4.8.1	A	Las Partes Contratantes notificarán al Comité Mixto los organismos que hayan designado para el ejercicio de los cometidos relacionados con la evaluación de la conformidad o de idoneidad para el uso a que se refiere el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 552/2004, y/o la verificación a que se refiere el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 552/2004, indicando el ámbito de responsabilidad de cada organismo y sus números de identificación obtenidos de la Comisión.
8(2)	B.4.8.2	A	Las Partes Contratantes aplicará los criterios previstos en el anexo V del Reglamento (CE) nº 552/2004 para la evaluación de los organismos que deberán notificarse. Se considerará que cumplen dichos criterios los organismos que cumplan los criterios de evaluación previstos en las normas europeas aplicables.
8(3) + anexo V	B.4.8.3	A	Las Partes Contratantes deberán retirar la notificación de un organismo notificado que haya dejado de cumplir los criterios que figuran en el anexo V del Reglamento (CE) nº 552/2004. Informarán inmediatamente de ello al Comité Mixto.

8(4)	B.4.8.4	A	Sin perjuicio de los requisitos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 552/2004, las Partes Contratantes podrán decidir designar como organismos notificados a los organismos notificados con arreglo al artículo 3 del Reglamento de prestación de servicios.

B.5: 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 el Reglamento (CE) nº 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 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

Artículo nº	**Norma nº** **(parte/leg.#/ artículo # #/norma)**	**Categoría (sección A o B de la parte B del anexo IV)**	**Norma**
3	B.5.3.1	A	Las definiciones del artículo 3, letras d *bis*), e), f), g), q) r) y s), del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009 se aplicarán a las normas y requisitos relativos a la gestión del tránsito aéreo que se especifican en el presente anexo. Todas las referencias a los Estados miembros se entenderán hechas a las Partes Contratantes.
8 *ter*(1)	B.5.8 *ter*.1	A	La prestación de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea cumplirá los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009 .
8 *ter*(2)	B.5.8 *ter*.2	A	Los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea deberán ser titulares de un certificado de conformidad con el Reglamento (UE) nº 1035/2011 y la legislación nacional aplicable. El certificado se expedirá cuando el proveedor de los servicios haya demostrado que cuenta con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que le han sido concedidas. En el certificado deberán constar las facultades concedidas al proveedor y el alcance de los servicios prestados.
8 *ter*(3)	B.5.8 *ter*.3	A	No obstante lo dispuesto en la norma B.5.8 *ter*.2, las Partes Contratantes podrán decidir que los proveedores de servicios de información de vuelo sean autorizados a declarar la capacidad y los

			medios de que disponen para cumplir las obligaciones que conllevan los servicios prestados.
8 *ter*(4)	B.5.8 *ter*.4	B	En las medidas mencionadas en la norma B.5.8 *ter*. 6 podrá establecerse un requisito de certificación respecto a las organizaciones dedicadas al diseño, la fabricación y el mantenimiento de los sistemas y componentes GTA/SNA críticos para la seguridad. El certificado de dichas organizaciones se expedirá cuando hayan demostrado que cuentan con la capacidad y los medios para cumplir las obligaciones asociadas a las facultades que les han sido conferidas. Las facultades conferidas se especificarán en el certificado.
8 *ter*(5)	B.5.8 *ter*.5	A	En las medidas contempladas en la norma B.5.8 *ter*. 6 podrá establecerse un requisito de certificación o, como alternativa, de validación por el proveedor de servicios de gestión del tránsito aéreo y de navegación aérea respecto a los sistemas y componentes GTA/SNA críticos para la seguridad. Los certificados para dichos sistemas y componentes se expedirán o validarán cuando el solicitante haya demostrado que estos sistemas y componentes cumplen las especificaciones detalladas establecidas para asegurar la conformidad con los requisitos esenciales mencionados en la norma B.5.8 *ter*. 6.
8 *ter*(6)	B.5.8 *ter*.6	A	Se aplicarán las normas de ejecución relativas a la gestión del tránsito aéreo y a los servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 8 ter, apartado 6, del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009 y que figuran en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel.
8 *quater*(1)	B.5.8 *quater*.1	A	Los controladores de tránsito aéreo así como las personas y organizaciones que intervengan en la formación, las pruebas, el reconocimiento médico o la evaluación médica de los controladores de tránsito aéreo cumplirán los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009.
8 *quater*(2)	B.5.8 *quater*.2	A	Los controladores de tránsito aéreo deberán ser titulares de una licencia y un certificado médico adecuado al servicio que presten.
8 *quater*(3)	B.5.8 *quater*.3	A	La licencia mencionada en la norma B.5.8 *quater*. 2 solo se expedirá cuando el solicitante de la licencia demuestre que cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los

			requisitos esenciales en materia de conocimientos teóricos, destrezas prácticas, conocimiento de lenguas y experiencia establecidos en el anexo V *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009.
8 *quater*(4)	B.5.8 *quater*.4	A	El certificado médico mencionado en la norma B.5.8 *quater*. 2 solo se expedirá si el controlador de tránsito aéreo cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales sobre aptitud física establecidos en el anexo V *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009. El certificado médico podrá ser expedido por médicos examinadores aeronáuticos o centros médicos aeronáuticos.
8 *quater*(5)	B.5.8 *quater*.5	A	Las facultades conferidas al controlador de tránsito aéreo y el alcance de la licencia y el certificado médico deberán especificarse en dicha licencia y en el certificado.
8 *quater*(6)	B.5.8 *quater*.6	A	La capacidad de las organizaciones de formación de controladores de tránsito aéreo, de los médicos examinadores aeronáuticos y de los centros de medicina aeronáutica para cumplir las obligaciones asociadas a sus facultades para expedir licencias y certificados médicos deberá reconocerse mediante la expedición de un certificado.
8 *quater*(7)	B.5.8 *quater*.7	A	Se expedirá un certificado a las organizaciones de formación, a los médicos examinadores aeronáuticos y a los centros de medicina aeronáutica para los controladores aéreos que hayan demostrado que cumplen las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009. Las facultades conferidas en virtud del certificado deberán constar en él.
8 *quater*(8)	B.5.8 *quater*.8	A	Las personas responsables de impartir formación práctica o de evaluar la capacidad de los controladores de tránsito aéreo deberán estar en posesión de un certificado. El certificado se expedirá cuando el interesado haya demostrado que cumple las normas establecidas para garantizar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009. Las facultades conferidas en virtud del certificado deberán constar en él.

8 *quater*(9)	B.5.8 *quater*.9	A	Los dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento cumplirán los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo V *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009.
8 *quater*(10)	B.5.8 *quater*.10	A/B[3]	Se aplicarán las normas de ejecución relativas a la gestión del tránsito aéreo y a los servicios de navegación aérea contemplados en el artículo 10 del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009 y que figuran en el anexo IV del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel.
Anexo V *ter*(1)	B.5.V *ter*.1	A	a) Todas las aeronaves, excepto las utilizadas en las actividades mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) nº 216/2008, en todas las fases del vuelo o en la zona de movimiento del aeródromo, se operarán con arreglo a las normas operativas generales comunes y a cualquier procedimiento aplicable especificado para el uso de dicho espacio aéreo. b) Todas las aeronaves, excepto las utilizadas en las actividades mencionadas en el artículo 1, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) nº 216/2008, estarán equipadas con los componentes necesarios y su funcionamiento debe ser acorde con los mismos. Los componentes utilizados en el sistema GTA/SNA cumplirán asimismo los requisitos del punto 3 del anexo V *ter* del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009.
Anexo V *ter*(2)	B.5.V *ter*.2	A	Se aplicarán los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter*, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009.
Anexo V *ter*(3)	B.5.V *ter*.3	A	Se aplicarán los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter*, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009.
Anexo V *ter*(4)	B.5. V *ter*.4	A/B[4]	Se aplicarán los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter*, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009.

[3] Las disposiciones derivadas de las normas y métodos recomendados de la OACI (SARP) se clasificarán en la categoría A. Todas las demás disposiciones se clasificarán en la categoría B.

Anexo V *ter*(5)	B.5.V *ter*.5	A	Se aplicarán los requisitos esenciales establecidos en el anexo V *ter*, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 216/2008 modificado por el Reglamento (CE) nº 1108/2009.

[4] Las disposiciones derivadas de las normas y métodos recomendados de la OACI (SARP) se clasificarán en la categoría A. Todas las demás disposiciones se clasificarán en la categoría B.

PARTE C: Medio ambiente

C.1: Directiva 2002/30/CE

sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
3	C.1.3.1	Las Partes Contratantes velarán por que existan autoridades independientes competentes en los asuntos relativos a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos.
4	C.1.4.1	Las Partes Contratantes adoptarán un enfoque equilibrado para hacer frente a los problemas del ruido en los aeropuertos situados en su territorio. También podrán examinar la posibilidad de recurrir a incentivos económicos como medida de gestión del ruido.
	C.1.4.2	Cuando estudien posibles restricciones operativas, las autoridades competentes tendrán plenamente en cuenta los costes y beneficios probables de las distintas medidas aplicables, así como las características específicas de cada aeropuerto.
	C.1.4.3	Las medidas o la serie de medidas adoptadas no serán más restrictivas de lo necesario para lograr el objetivo medioambiental establecido para un aeropuerto concreto y no darán lugar a discriminación alguna por razón de la nacionalidad o identidad de la compañía aérea o del constructor aeronáutico.
	C.1.4.4	Las restricciones operativas, basadas en los resultados, deberán apoyarse en los niveles acústicos de las aeronaves que se hayan determinado con arreglo al procedimiento de certificación aplicado de conformidad con las normas del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (volumen 1, anexo 16).

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
5 + Anexo II (1-3)	C.1.5.1	Cuando se examine una decisión relativa a restricciones operativas deberá tenerse en cuenta la información especificada en el anexo II, apartado 1 a 3, de la Directiva 2002/30/CE, en la medida en que sea adecuado y posible, para lo relativo a las restricciones operativas de que se trate y a las características del aeropuerto.
7	C.1.7.1	Las normas de evaluación de las restricciones de explotación no se aplicarán: a) a las restricciones operativas ya decididas en la fecha de entrada en vigor de la presente norma, validada mediante decisión del Comité Mixto tal como se especifica en el anexo II, punto 5, del Acuerdo euromediterráneo de aviación entre la Unión Europea e Israel; b) a los cambios técnicos menores en las restricciones operativas parciales que no tengan implicaciones económicas importantes para las compañías aéreas en ningún aeropuerto concreto y que hayan sido introducidos tras la aplicación de esta norma, tal como se ha mencionado anteriormente.
9	C.1.9.1	En determinados casos particulares, las Partes Contratantes podrán autorizar, en los aeropuertos situados en su territorio, los vuelos concretos de aeronaves que no puedan tener lugar de conformidad con las demás disposiciones de la Directiva 2002/30/CE en casos de: a) aeronaves cuya utilización en un caso concreto sea de carácter tan excepcional que no resulte razonable denegar una exención temporal; b) aeronaves en vuelos no comerciales para trabajos de reforma, reparación o mantenimiento.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
10	C.1.10.1	Las Partes Contratantes garantizarán que, en la aplicación de las restricciones operativas, se establezcan, de conformidad con la legislación nacional aplicable, procedimientos de consulta con todas las partes interesadas.
11	C.1.11.1	Una Parte Contratante informará inmediatamente a la otra de cualquier nueva restricción operativa que haya decidido introducir en un aeropuerto de su territorio.
12	C.1.12.1	Las Partes Contratantes garantizarán el derecho de recurso contra las decisiones relativas a las restricciones operativas ante un órgano de apelación distinto de la autoridad que haya adoptado la decisión impugnada, de conformidad con la legislación y los procedimientos nacionales.
Anexo II (1 a 3)		Información mencionada contemplada en la norma C.1.5.1.

C.2: Directiva 2006/93/CE

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)

Artículo nº	Norma nº	Norma
1	C.2.1.1	Aplicación: a) aviones con una MTOM de 34 000 kg o más; o b) aviones con una capacidad interior certificada de más de 19 asientos de pasajeros.
2	C.2.2.2	Los aviones de reacción subsónicos civiles deberán ajustarse a las normas que se especifican en la parte II, capítulo 3, volumen 1, del anexo 16 del Convenio.
3	C.2.3.1	Las excepciones a la obligación de explotar los aviones de reacción subsónicos civiles con arreglo a las normas que se especifican en la parte II, capítulo 3, volumen 1, del anexo 16 del Convenio pueden darse en el caso de: a) los aviones con un interés histórico; b) los aviones cuyas operaciones temporales tengan un carácter de singularidad tal que no sería razonable denegar una exención temporal; y c) los aviones en vuelos sin finalidad lucrativa, con el fin de efectuar modificaciones, reparaciones u operaciones de mantenimiento.
3	C.2.3.2	Una Parte Contratante deberá informar a las autoridades competentes de las demás Partes Contratantes de la excepción en caso de interés histórico. Cada Parte Contratante reconocerá las exenciones concedidas por la otra respecto a aviones inscritos en los registros de estos últimos.

Artículo nº	Norma nº	Norma
5	C.2.5.1	Las Partes Contratantes adoptarán medidas de ejecución adecuadas aplicables a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas con arreglo a la Directiva 2006/93/CE y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que dichas medidas se apliquen. Las medidas adoptadas deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

PARTE D: Responsabilidad de las compañías aéreas

D.1: Reglamento (CE) nº 2027/97 del Consejo sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente modificado por el Reglamento (CE) nº 889/2002

Artículo nº	Norma nº	Norma
2(1) a), 2(1) c) a g)	D.1.2.1	Las definiciones que figuran en el artículo 2 se aplicarán a los requisitos reglamentarios y a las normas relativas a la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente que se especifican en el presente anexo.
3	D.1.3.1	Las Partes Contratantes aplicarán el Convenio de Montreal de 1999, también a los vuelos nacionales.
5	D.1.5.1	Las Partes Contratantes deberán garantizar que las compañías aéreas abonen un anticipo a las personas físicas que tengan derecho a una compensación que resulte necesaria para cubrir las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los perjuicios sufridos.
6	D.1.6.1	Las Partes Contratantes velarán por que todas las compañías aéreas pongan a disposición de los pasajeros en todos los puntos de venta un resumen de las disposiciones principales en materia de responsabilidad respecto de los viajeros y de sus equipajes.

PARTE E: Derechos de los consumidores

E.1: Directiva 90/314/CEE

relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
1	E.1.1.1	Aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de las Partes Contratantes relativas a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados vendidos u ofrecidos a la venta en el territorio de las Partes Contratantes.
2	E.1.2.1	Las definiciones del artículo 2 de la Directiva 90/314/CEE se aplicarán a las normas y los requisitos relativos a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados que se especifican en el presente anexo, según proceda y convenga. A efectos del presente anexo: se entenderá por «viaje combinado» la combinación previa de, por lo menos, dos de los siguientes elementos, vendida u ofrecida a la venta con arreglo a un precio global: a) transporte; b) alojamiento; c) otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa del viaje combinado. La facturación por separado de varios elementos de un mismo viaje combinado no exime al organizador o al detallista del cumplimiento de las obligaciones del presente anexo.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
3	E.1.3.1	El organizador y el detallista han de proporcionar una información completa y exacta. Si se pone a disposición del consumidor un folleto, éste deberá indicar, de forme legible, clara y precisa, el precio así como toda información adecuada sobre: a) el destino, los medios, las características y las categorías de transporte que se vayan a utilizar; b) el tipo de alojamiento, su situación, su categoría o su nivel de comodidad y sus principales características, así como su homologación y clasificación turística; c) las comidas servidas; d) el itinerario; e) la información de índole general sobre las condiciones aplicables en materia de pasaportes y visados y las formalidades sanitarias para el viaje y la estancia; f) el importe o el porcentaje del precio que deba pagarse en concepto de anticipo sobre el precio total y el calendario para el pago del saldo; g) si para la realización del viaje combinado se necesita un número mínimo de personas y, en tal caso, la fecha límite de información al consumidor en caso de anulación. La información facilitada es vinculante, salvo que se cumplan las condiciones siguientes: — los cambios en dicha información se hayan comunicado claramente al consumidor antes de la celebración del contrato; el folleto deberá mencionarlo expresamente;

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		— se produzcan posteriormente modificaciones, previo acuerdo entre las Partes Contratantes.
4(1)-(2)	E.1.4.1	El organizador y/o el detallista facilitarán al consumidor, por escrito o en cualquier otra forma adecuada y antes de la celebración del contrato, la información de índole general sobre las condiciones aplicables en materia de pasaportes y de visados y en particular en lo que se refiere a los plazos de obtención de los mismos, así como la información relativa a las formalidades sanitarias necesarias para el viaje y la estancia. El organizador y/o el detallista deberán facilitar al consumidor, por escrito o en cualquier otra forma adecuada y con el tiempo necesario, antes del inicio del viaje, la información siguiente: i) los horarios y los lugares de las escalas y los enlaces así como la indicación del lugar que deberá ocupar el viajero (por ejemplo, la cabina o la litera, si se trata de un barco, o el compartimento de literas o el coche cama, si se trata de un tren); ii) el nombre, dirección y número de teléfono de la representación local del organizador y/o el detallista o, a falta de éstos, los nombres, direcciones y números de teléfono de los organismos locales que puedan ayudar al consumidor en caso de dificultades; cuando no existan dichas representaciones y organismos, el consumidor deberá poder disponer en cualquier caso de un número de teléfono de urgencia o de cualquier otra información que le permita ponerse en contacto con el organizador y/o el detallista; iii) para los viajes y estancias de menores en el extranjero, la información que permita establecer un contacto directo con el niño o el responsable in situ de su estancia. En función del tipo de viaje combinado de que se trate, el contrato incluirá al menos las cláusulas que

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		figuran a continuación, en la medida en que resulten pertinentes: a) el destino o los destinos del viaje y, en caso de períodos fraccionados de estancia, los distintos períodos y sus fechas; b) los medios, las características y las categorías de transporte que se vayan a utilizar, las fechas, horas y lugares de salida y de regreso; c) en caso de que el viaje combinado incluya alojamiento, su situación, su categoría turística o su nivel de comodidad así como sus principales características, su conformidad a la normativa del Estado de acogida de que se trate y el número de comidas servidas; d) si para la realización del viaje combinado se necesita un número mínimo de personas y, en tal caso, la fecha límite de información al consumidor en caso de anulación; e) el itinerario; f) las visitas, excursiones o demás servicios incluidos en el precio total convenido del viaje combinado; g) el nombre y la dirección del organizador, del detallista y, si procede, del asegurador; h) el precio del viaje combinado, así como una indicación de toda posible revisión del precio en virtud de la norma E.1.4.2 y la indicación de los posibles derechos e impuestos correspondientes a determinados servicios (tasas de aterrizaje, de desembarco o de embarque en puertos y aeropuertos, impuestos de estancia), cuando tales gravámenes no estén incluidos en el precio del viaje combinado; i) el calendario y modalidades de pago del precio;

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		j) toda solicitud especial que el consumidor haya transmitido en el momento de la reserva al organizador o al detallista y que ambos hayan aceptado; k) los plazos en los que el consumidor deberá formular una posible reclamación por la no ejecución o la mala ejecución del contrato. Todas las cláusulas del contrato se enunciarán por escrito o en cualquier otra forma comprensible y accesible al consumidor y deberán serle comunicadas previamente a la celebración del contrato; el consumidor también recibirá una copia.
4(4)	E.1.4.2	Queda prohibido cambiar el precio, salvo si el contrato establece de manera explícita la posibilidad de revisión tanto al alza como a la baja y define las modalidades precisas de cálculo, y si se revisan únicamente para tener en cuenta variaciones: — del coste de los transportes, incluido el coste del carburante, — de las tasas e impuestos relativos a determinados servicios, como los impuestos de aterrizaje, de desembarco o de embarque en puertos y aeropuertos, — de los tipos de cambio aplicados al viaje organizado de que se trate. — los gastos de alojamiento en un hotel. Durante un período de tiempo determinado, que se establecerá en la legislación pertinente de la Parte Contratante, el precio fijado en el contrato no se aumentará, antes de la fecha de salida prevista, si el consumidor ha pagado el precio total del viaje combinado.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
4(5)	E.1.4.3	En caso de que, antes de la salida, se modifique el contrato en un elemento esencial, el consumidor podrá: — bien rescindir el contrato sin penalización, — o bien aceptar un suplemento del contrato en el que se precisen las modificaciones introducidas y su repercusión en el precio.
4(6)	E.1.4.4	En caso de cancelación del viaje combinado antes de la fecha de salida acordada por motivos que no le sean imputables al consumidor, este tendrá derecho: a) bien a otro viaje combinado de calidad equivalente o superior en caso de que el organizador y/o el detallista puedan proponérselo; si el viaje ofrecido en sustitución fuera de inferior categoría, el organizador deberá reembolsar el consumidor la diferencia de precio; b) o bien al reembolso en el más breve plazo de todas las cantidades pagadas con arreglo al contrato. En estos casos, tendrá derecho, si procede, a una indemnización por incumplimiento del contrato, que le pagarán o bien el organizador, o bien el detallista, según lo que determine la legislación de la Parte Contratante correspondiente, excepto cuando: i) la cancelación se deba a que el número de personas inscritas para el viaje combinado sea inferior al mínimo exigido, y se informe por escrito al consumidor de la cancelación dentro de los plazos indicados en la descripción del viaje combinado, o ii) la cancelación, salvo en caso de exceso de reservas, se deba a motivos de fuerza mayor, es decir, a circunstancias ajenas a quien la invoca, anormales e imprevisibles, cuyas consecuencias no habrían

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		podido evitarse pese a toda la diligencia empleada.
4(7)	E.1.4.5	En caso de que, después de la salida, no se suministrara una parte importante de los servicios previstos en el contrato o el organizador observara que no puede suministrar una parte importante de los mismos, el consumidor tendrá derecho a: otras soluciones adecuadas para la continuación del viaje organizado, sin suplemento alguno de precio para el consumidor, y, en su caso, una indemnización adecuada por el importe de la diferencia entre las prestaciones previstas y las suministradas. En caso de que tales soluciones fuesen inviables o de que el consumidor no las acepte por razones válidas, el organizador suministrará al consumidor, en caso necesario y sin suplemento alguno de precio, un medio de transporte equivalente para que pueda volver al lugar de salida o a cualquier otro lugar de regreso que ambos hayan convenido y, cuando proceda, indemnizará al consumidor.
5(1)	E.1.5.1	Las Partes Contratantes adoptarán las medidas necesarias para que la responsabilidad respecto al consumidor por la buena ejecución de las obligaciones derivadas del contrato recaiga en el organizador y/o en el detallista que sean parte de dicho contrato, con independencia de que dichas obligaciones las deban ejecutar él mismo u otros prestadores de servicios, y ello sin perjuicio del derecho del organizador y/o del detallista a actuar contra esos otros prestadores de servicios.
5(2)-(4)	E.1.5.2	Los consumidores tendrán derecho a una compensación por la no ejecución o la mala ejecución del contrato, salvo que se cumplan determinadas condiciones que se detallan en la Directiva 90/314/CEE. El organizador y/o el detallista que sean parte en el contrato estarán obligados a actuar con diligencia para prestar asistencia al consumidor que se encuentre en dificultades, incluso si el organizador o el detallista no

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		es responsable de los daños, porque las faltas son imputables a un tercero ajeno al suministro de las prestaciones previstas en el contrato y revisten un carácter imprevisible o insuperable, o porque dichas faltas se deban a un caso de fuerza mayor, tal como se define en la norma que.1.4.4, o a un acontecimiento que el organizador y/o el detallista, o el prestatario, poniendo toda la diligencia necesaria, no podían prever ni superar.
6	E.1.6.1	En caso de reclamación, el organizador y/o el detallista deberán actuar con diligencia para hallar las soluciones adecuadas.

E.3: Reglamento (CE) nº 261/2004

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

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
1	E.3.1.1	Establecimiento de derechos mínimos para los viajeros en caso de: a) denegación de embarque contra su voluntad; b) cancelación de su vuelo; c) retraso de su vuelo.
2	E.3.2.1	Las definiciones del artículo 2 del Reglamento (CE) n° 261/2004 se aplicarán a las normas y los requisitos relativos al establecimiento de las 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, incluidos en el presente Anexo según proceda y convenga.
3(2)-(3)	E.3.3.1	Los requisitos reglamentarios y las normas se aplicarán siempre que los pasajeros: a) dispongan de una reserva confirmada en el vuelo de que se trate y, excepto en el caso de la cancelación mencionado en el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 261/2004, se presenten a facturación, — en las condiciones requeridas y a la hora indicada previamente por el transportista aéreo, el operador turístico o un agente de viajes autorizado y habiéndose demostrado que el pasajero recibió una notificación, o bien, de no indicarse hora alguna, — con una antelación mínima que deberá determinar la legislación pertinente de la Parte Contratante antes de la hora de salida anunciada, o

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		b) hayan sido transbordados por un transportista aéreo u operador turístico del vuelo para el que disponían de una reserva a otro vuelo, independientemente de los motivos que haya dado lugar al transbordo. Los requisitos reglamentarios y las normas no se aplicarán a los pasajeros que viajen gratuitamente o con un billete de precio reducido que no esté directa o indirectamente a disposición del público. No obstante, se aplicará a los pasajeros que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, por un transportista aéreo o un operador turístico.
4(1)	E.3.4.1	Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevea que tendrá que denegar el embarque en un vuelo, deberá, en primer lugar, pedir que se presenten voluntarios que renuncien a sus reservas a cambio de determinados beneficios, en las condiciones que acuerden el pasajero interesado y el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Los voluntarios recibirán asistencia de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 261/2004. Dicha asistencia se sumará a los beneficios mencionados en esta norma.
4(2)	E.3.4.2	En caso de que el número de voluntarios no sea suficiente para que los restantes pasajeros con reservas puedan ser embarcados en dicho vuelo, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá denegar el embarque a los pasajeros contra la voluntad de estos.
4(3)	E.3.4.3	En caso de que se deniegue el embarque a los pasajeros contra su voluntad, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá compensarles y prestarles asistencia (se ofrecerá a los pasajeros elegir entre el reembolso del coste del billete, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta; o la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible; o la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles; comida y refrescos; dos llamadas telefónicas, o mensajes de fax, o correos electrónicos; alojamiento en un hotel, en caso necesario, y transporte entre el aeropuerto y el lugar

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		de alojamiento) de conformidad con la legislación pertinente de la Parte Contratante.
5(1)	E.3.5.1	En caso de cancelación de un vuelo: a) el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados (elección entre el reembolso del coste del billete, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta; o la conducción hasta el destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible; o la conducción hasta el destino final, en condiciones de transporte comparables, en una fecha posterior que convenga al pasajero, en función de los asientos disponibles; y ii) en caso de conducción hasta el destino final, comida y refrescos y dos llamadas telefónicas, o mensajes de fax, o correos electrónicos, así como alojamiento en un hotel, en caso necesario, y transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento) y b) los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, salvo que sean informados de la cancelación con suficiente antelación respecto de la hora estipulada de salida (período determinado que deberá fijar la legislación pertinente de la Parte Contratante) o se les haya informado con posterioridad y se les haya ofrecido una conducción hasta el destino final que les permita salir y alcanzar dicho destino dentro de unos períodos determinados (próximos a las horas de salida y de llegada previstas) que deberá fijar la legislación pertinente de la Parte Contratante.
5(2)	E.3.5.2	Siempre que se informe a los pasajeros de la cancelación, deberá darse una explicación relativa a los posibles transportes alternativos.
5(3)	E.3.5.3	Un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a pagar una compensación si puede probar que la cancelación se debe a circunstancias extraordinarias que no podrían haberse evitado incluso si se hubieran tomado todas las medidas razonables.
5(4)	E.3.5.4	La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como del momento en que se le ha informado, corresponderá al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
6	E.3.6.1	Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo prevé el retraso de un vuelo con respecto a la hora de salida prevista de dos horas o más, ofrecerá a los pasajeros asistencia (comida y refrescos y dos llamadas telefónicas, o mensajes de fax, o correos electrónicos); Si el retraso es al menos de cinco horas, el pasajero tendrá derecho a esperar al vuelo inicial o al reembolso del billete, junto con, cuando proceda, un vuelo de vuelta, y asistencia adicional de alojamiento en un hotel, si debe pernoctarse una o varias noches, y transporte entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento.
7	E.3.7.1	En caso de compensación, los pasajeros recibirán una compensación por valor de: a) 1 250 NIS o 250 euros para vuelos de hasta 2 000 kilómetros; b) 2 000 NIS o 400 euros para vuelos entre 2000 y 4 500 kilómetros; c) 3 000 NIS o 600 euros para todos los vuelos no comprendidos en a) o b). La distancia se determinará tomando como base el último destino al que el pasajero llegará con retraso en relación con la hora prevista debido a la denegación de embarque o a la cancelación. Cuando se ofrezca a los pasajeros la posibilidad de ser conducidos hasta el destino final en un transporte alternativo con una diferencia en la hora de llegada respecto a la prevista para el vuelo inicialmente reservado que no supere unos plazos cortos que deberá determinar la legislación pertinente de cada Parte Contratante, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo podrá reducir la compensación en un 50 %. La compensación se abonará en metálico, por transferencia bancaria electrónica, transferencia bancaria, cheque o, previo acuerdo firmado por el pasajero, bonos de viaje u otros servicios.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
8(3)	E.3.8.1	En el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquel para el que se efectuó la reserva deberá correr con los gastos de transporte del pasajero desde ese segundo aeropuerto, bien hasta el aeropuerto para el que efectuó la reserva, bien hasta otro lugar cercano convenido con el pasajero.
10(1)	E.3.10.1	Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo acomoda a un pasajero en una plaza de clase superior a aquella por la que se pagó el billete no solicitará pago suplementario alguno.
10(2)	E.3.10.2	Si un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo acomoda a un pasajero en una plaza de clase inferior a aquella por la que se pagó el billete, efectuará el reembolso de conformidad con la legislación pertinente de la Parte Contratante.
11(1)	E.3.11.1	Los transportistas aéreos encargados de efectuar vuelos darán prioridad al transporte de las personas con movilidad reducida y sus acompañantes o perros de acompañamiento certificados, así como de los menores no acompañados.
11(2), 9(3)	E.3.11.2	En casos de denegación de embarque, cancelación y retrasos de cualquier duración, las personas con movilidad reducida y sus acompañantes, así como los menores no acompañados, tendrán derecho a recibir atención lo antes posible. En tal caso, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo prestará atención especial a las necesidades de las personas con movilidad reducida y de sus acompañantes, así como a las necesidades de los menores no acompañados.
12	E.3.12.1	Las normas del Reglamento (CE) nº 261/2004 se aplicarán sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria. La compensación concedida en virtud del Reglamento (CE) nº 261/2004 podrá deducirse de la misma.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		Sin perjuicio de los principios y normas pertinentes del Derecho nacional, lo anterior no se aplicará a los pasajeros que hayan renunciado voluntariamente a una reserva, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 261/2004.
13	E.3.13.1	Cuando un transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone el Reglamento (CE) nº 261/2004, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último limitan su derecho a reclamar una compensación a cualquier otra persona, incluidos terceros, de conformidad con la legislación aplicable. En especial, el Reglamento (CE) nº 261/2004 no limita en ningún modo el derecho del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de tratar de lograr que un operador turístico u otra persona con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tiene un contrato le reembolse. Asimismo, ninguna disposición del Reglamento podrá interpretarse como una restricción al derecho del operador turístico o de un tercero, no pasajero, con quien el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.
14(1)	E.3.14.1	El transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo velará por que en el mostrador de facturación se exponga, de forma claramente visible para los pasajeros, un anuncio con el siguiente texto (o similar): «En caso de denegación de embarque, cancelación o retraso de su vuelo superior a dos horas, solicite en el mostrador de facturación o en la puerta de embarque el texto en el que figuran sus derechos, especialmente en materia de compensación y asistencia».
14(2)	E.3.14.2	El transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que deniegue el embarque o cancele un vuelo deberá proporcionar a cada uno de los pasajeros afectados un impreso en el que se indiquen las normas en materia de compensación y asistencia con arreglo al Reglamento (CE) nº 261/2004. Asimismo, facilitará a cada uno de los pasajeros afectados por un retraso significativo un impreso equivalente.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
15	E.3.15.1	Las obligaciones para con los pasajeros establecidas en el presente Reglamento no podrán limitarse ni derogarse, especialmente por medio de la inclusión de una cláusula de inaplicación o una cláusula restrictiva en el contrato de transporte. Si, no obstante, dicha cláusula de inaplicación o cláusula restrictiva se aplica con respecto al pasajero, o si no se le informa debidamente acerca de sus derechos y por esa razón acepta una compensación inferior a la que dispone el Reglamento (CE) nº 261/2004, el pasajero seguirá teniendo el derecho de emprender las acciones necesarias en los tribunales y organismos competentes para obtener una compensación adicional.
16	E.3.16.1	Las Partes Contratantes garantizarán la aplicación de estos requisitos reglamentarios y normas que se derivan del Reglamento (CE) nº 261/2004. Las medidas de ejecución, que podrán incluir medidas de ejecución basadas en sentencias de los tribunales en materia civil, serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

E.4: Reglamento (CE) n° 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 julio 2006

sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
1(1)	E.4.1.1	Establecimiento de normas de protección y asistencia de personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, tanto para protegerlas de la discriminación como para asegurar que reciban asistencia.
2	E.4.2.1	Las definiciones del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1107/2006 se aplicarán a las normas y requisitos sobre los derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo que se especifican en el presente anexo según proceda y convenga.
3	E.4.3.1	Las compañías aéreas, sus agentes o los operadores turísticos no podrán negarse, alegando la discapacidad del pasajero, a aceptar una reserva para un vuelo o embarcar a una persona con discapacidad o a una persona con movilidad reducida, siempre que la persona de que se trate disponga de un billete válido y de una reserva.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
4(1)	E.4.4.1	las compañías aéreas o sus agentes o los operadores turísticos podrán negarse, por motivos de discapacidad o movilidad reducida, a aceptar una reserva de una persona con discapacidad o movilidad reducida o denegarle el embarque: a) con el fin de cumplir los requisitos de seguridad establecidos mediante legislación internacional, comunitaria o nacional, o con el fin de cumplir los requisitos de seguridad establecidos por la autoridad que emitió el certificado de operador aéreo a la compañía aérea en cuestión; b) si las dimensiones de la aeronave o sus puertas imposibilitan físicamente el embarque o transporte de la persona con discapacidad o movilidad reducida. En caso de denegación de aceptación de una reserva por los motivos mencionados en las letras a) o b), la compañía aérea, su agente o el operador turístico deberán hacer esfuerzos razonables para proponer una alternativa aceptable a la persona en cuestión. Se ofrecerá a toda persona con discapacidad o movilidad reducida a quien se haya denegado el embarque a causa de ello, así como a su acompañante, el derecho al reembolso o a un transporte alternativo con arreglo al artículo 8 del Reglamento (CE) nº 261/2004. El derecho a la opción de un vuelo de vuelta o de un transporte alternativo estará sujeto a que se cumplan todas las disposiciones de seguridad.
4(2)	E.4.4.2	Con el fin de cumplir los requisitos de seguridad establecidos mediante la legislación internacional o nacional, o con el fin de cumplir los requisitos de seguridad establecidos por la autoridad que emitió el certificado de operador aéreo a la compañía aérea en cuestión, la compañía aérea, su agente o el operador

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		turístico podrán exigir que una persona con discapacidad o movilidad reducida vaya acompañada por otra persona capaz de facilitarle la asistencia necesaria.
4(3)	E.4.4.3	Obligación para las compañías aéreas o sus agentes, de poner a disposición del público las normas de seguridad que apliquen al transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida, así como toda restricción del transporte de estas personas o del equipo de movilidad debida a las dimensiones de la aeronave. Los operadores turísticos se encargarán de que esas normas y restricciones de seguridad en relación con los vuelos incluidos en los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados que organicen, vendan o pongan a la venta estén disponibles.
4(4)	E.4.4.4	Cuando una compañía aérea o su agente o un operador turístico se acojan a las excepciones fijadas en las normas E.4.4.1 o E.4.4.2, deberán notificar por escrito sus motivos a la persona con discapacidad o de movilidad reducida afectada. Si esta así lo solicita, la compañía aérea, su agente o el operador turístico le comunicarán dichos motivos por escrito en un plazo determinado, que será lo más corto posible, desde la fecha de la solicitud y que deberá determinar la legislación pertinente de la Parte Contratante, teniendo en cuenta los intereses de las personas con movilidad reducida.
5(1)-(2)	E.4.5.1	Las entidades gestoras de los aeropuertos designarán, teniendo en cuenta las condiciones locales, puntos de llegada y salida dentro de los límites del aeropuerto o en puntos bajo control directo de la entidad gestora, tanto dentro como fuera de los edificios terminales, en los que las personas con discapacidad o movilidad reducida podrán, sin dificultad, anunciar su llegada al aeropuerto y solicitar asistencia. Los puntos de llegada y salida estarán señalizados claramente y contarán con información básica sobre el aeropuerto disponible en formatos accesibles.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
6(1)	E.4.6.1	Las compañías aéreas, sus agentes o los operadores turísticos adoptarán cuantas medidas sean necesarias para poder recibir las notificaciones de necesidad de asistencia de personas con discapacidad o movilidad reducida en todos sus puntos de venta situados en el territorio de las Partes Contratantes, incluidas las ventas por teléfono e Internet.
6(2)-(3)	E.4.6.2	Cuando una compañía aérea, su agente o un operador turístico reciba una notificación de necesidad de asistencia, transmitirá la información en cuestión antes de la hora de salida del vuelo publicada: a) a las entidades gestoras de los aeropuertos de salida, llegada y tránsito, y b) a la compañía aérea operadora del vuelo, si no se ha efectuado una reserva con la misma, salvo que se desconozca la identidad de la compañía aérea operadora en el momento de la notificación, en cuyo caso la información se transmitirá lo antes posible. Las definiciones y especificaciones exactas de «notificación previa» se determinarán en las normas y procedimientos pertinentes de las Partes Contratantes.
6(4) + Anexo I		En cuanto sea posible después de la salida del vuelo, la compañía aérea operadora notificará a la entidad gestora del aeropuerto de destino, si este se halla situado en el territorio de una Parte Contratante, el número de personas con discapacidad o movilidad reducida que requerirán la asistencia especificada en el anexo I del Reglamento (CE) nº 1107/2006 y las características de esa asistencia.
7(1)	E.4.7.1	Cuando una persona con discapacidad o movilidad reducida llegue a un aeropuerto para viajar en un vuelo, la entidad gestora del aeropuerto asumirá la responsabilidad de garantizar la prestación de la asistencia que se especifica en el anexo I del Reglamento (CE) nº 1107/2006 de forma que esa persona pueda coger el vuelo para el que dispone de reserva, siempre que las necesidades particulares de asistencia de esa persona se notifiquen a la compañía aérea, a su agente o al operador turístico en cuestión con preaviso. Esta notificación cubrirá, asimismo, un vuelo de regreso si el vuelo de ida y el de vuelta han sido contratados con la misma compañía. Las definiciones y especificaciones exactas de «preaviso» se determinarán en las

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		normas y procedimientos pertinentes de las Partes Contratantes.
7(2)	E.4.7.2	Cuando se requiera el uso de un perro guía, se admitirá al animal siempre que se haya notificado previamente su presencia a la compañía aérea o a su agente o al operador turístico de conformidad con la normativa nacional aplicable al transporte de perros guía a bordo de aeronaves, si procede.
7(3)	E.4.7.3	Si no se efectúa ninguna notificación con arreglo a las normas nacionales pertinentes, la entidad gestora hará todos los esfuerzos razonables por prestar la asistencia necesaria, de modo que la persona interesada pueda coger el vuelo para el que dispone de reserva.
7(4)	E.4.7.4	Se aplicarán las disposiciones de la norma E.4.7.1 siempre que: a) la persona se presente a tiempo para la facturación, b) la persona llegue a tiempo a uno de los puntos designados dentro de los límites del aeropuerto, con arreglo a la norma E.4.5.1. Las definiciones y especificaciones exactas de «a tiempo» se determinarán en las normas y procedimientos pertinentes de las Partes Contratantes.
7(5)	E.4.7.5	Cuando una persona con discapacidad o movilidad reducida transite por un aeropuerto de una Parte Contratante o sea transferida del vuelo para el que disponga de reserva a otro vuelo por una compañía aérea o un operador turístico, la entidad gestora asumirá la responsabilidad de garantizar la prestación de la asistencia especificada en el anexo I del Reglamento (CE) nº 1107/2006 de forma que dicha persona pueda coger el vuelo para el que dispone de reserva.
7(6)-(7)	E.4.7.6	Cuando una persona con discapacidad o movilidad reducida aterrice en un aeropuerto de una Parte Contratante, la entidad gestora del aeropuerto asumirá la responsabilidad de garantizar la prestación de la asistencia especificada en el anexo I del Reglamento (CE) nº 1107/2006 de forma que dicha persona pueda llegar al punto de salida del aeropuerto mencionado en la norma E.4.5.1. La asistencia prestada se adaptará, en la medida de lo posible, a las necesidades particulares del pasajero.

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
8	E.4.8.1	Las entidades gestoras de los aeropuertos asumirán la responsabilidad de garantizar la prestación de la asistencia especificada en el anexo I del Reglamento (CE) nº 1107/2006 a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, sin ningún cargo adicional. Las entidades gestoras de los aeropuertos podrán prestar la asistencia por sí mismas. Como alternativa y para asumir su responsabilidad, la entidad gestora podrá contratar con terceros la prestación de la asistencia, cumpliendo siempre las normas de calidad mencionadas en la norma E.4.9.1. En colaboración con los usuarios de los aeropuertos, a través del comité de usuarios de aeropuertos, cuando exista, la entidad gestora podrá celebrar este tipo de contratos por propia iniciativa o previa solicitud, incluida la procedente de una compañía aérea, teniendo en cuenta los servicios presentes en el aeropuerto en cuestión. En caso de rechazo de la solicitud, la entidad gestora deberá justificarlo por escrito.
9	E.4.9.1	Salvo en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea inferior a 150.000 pasajeros comerciales, las entidades gestoras fijarán normas de calidad aplicables a la asistencia que se indica en el anexo I del Reglamento (CE) nº 1107/2006 y determinarán los requisitos acerca de los recursos necesarios para su cumplimiento, en cooperación con los usuarios de los aeropuertos, a través del comité de usuarios de aeropuertos, cuando exista, y con las organizaciones representantes de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida. Al fijar dichas normas, tendrán plenamente en cuenta las políticas y los códigos de conducta internacionalmente reconocidos para la facilitación del transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida, y en particular el Código de conducta para la asistencia en tierra de las personas con movilidad reducida de la CEAC. Las entidades gestoras de los aeropuertos publicarán sus normas de calidad. Las compañías aéreas y las entidades gestoras de los aeropuertos podrán convenir en que estas últimas

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		presten a los pasajeros transportados por las compañías aéreas desde y hasta el aeropuerto una asistencia de nivel superior al fijado con arreglo a las normas mencionadas anteriormente, o servicios adicionales a los especificados en el anexo I del Reglamento (CE) nº 1107/2006.
10 + Anexo II	E.4.10.1	Las compañías aéreas prestarán, sin cargo adicional, la asistencia indicada en el anexo II del Reglamento (CE) nº 1107/2006 a las personas con discapacidad o movilidad reducida que salgan de, lleguen a o transiten por un aeropuerto sujeto a las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1107/2006, y que cumplan las condiciones establecidas en las normas E.4.7.1, E.4.7.2 y E.4.7.4.
11	E.4.11.1	Las compañías aéreas y las entidades gestoras de los aeropuertos: a) velarán por que su personal y el personal empleado por cualquier subcontratista que preste asistencia directa a las personas con discapacidad o movilidad reducida tengan el conocimiento necesario para responder a las necesidades de las personas con diversas discapacidades o dificultades para su movilidad; b) proporcionarán a todo su personal que trabaje en el aeropuerto y tenga trato directo con los viajeros formación relativa a igualdad de trato y sensibilización en materia de discapacidad; c) velarán por que, en el momento de la contratación, los nuevos empleados reciban formación relativa a la discapacidad y por que su personal reciba asimismo cursos de actualización cuando sea necesario.
12	E.4.12.1	En caso de pérdida o daños a sillas de ruedas u otros equipos de movilidad o dispositivos de asistencia durante el manejo en el aeropuerto o el transporte a bordo de la aeronave, el pasajero al que pertenezca el efecto será indemnizado con arreglo a las normas del Derecho internacional y nacional.
13	E.4.13.1	Las obligaciones para con las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida que se establecen en el Reglamento (CE) nº 1107/2006 no podrán limitarse ni derogarse.
14	E.4.14.1	Cada una de las Partes Contratantes designará uno o varios organismos responsables de la aplicación del

Artículo nº	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		Reglamento (CE) nº 1107/2006 en relación con los vuelos que salgan de los aeropuertos situados en su territorio o lleguen a los mismos. Cuando proceda, ese o esos organismos adoptarán las medidas necesarias para asegurarse de que se respetan los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida, incluida la observancia de las normas de calidad mencionadas en la norma E.4.9.1. Las Partes Contratantes se informarán mutuamente del organismo u organismos designados.
15	E.4.15.1	Una persona con discapacidad o movilidad reducida que considere que se ha infringido el Reglamento (CE) nº 1107/2006 podrá hacerlo saber a la entidad gestora del aeropuerto o a la compañía aérea interesada, según proceda. Si la persona con discapacidad o movilidad reducida no obtuviera satisfacción de esa manera, podrá presentar la reclamación por presunta infracción del Reglamento nº 1107/2006 ante cualquiera de los organismos designados con arreglo a la norma E.4.14.1. Las Partes Contratantes adoptarán las medidas necesarias para informar a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida de sus derechos en el marco del Reglamento nº 1107/2006 y de la posibilidad de presentar reclamaciones ante los organismos designados.
16	E.4.16.1	Las Partes Contratantes determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del Reglamento nº 1107/2006 y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones así establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. Una Parte Contratante, a petición de la otra, le notificará sus disposiciones en materia de sanciones.

PARTE F:

F.1: 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)

Cláusula nº .del anexo	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
1	F.1.1.1	Las normas y requisitos dispuestos en el presente anexo se aplicarán al tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil.
2	F.1.2.1	Las definiciones de la cláusula 2 de la Directiva 2000/79/CEE del Consejo se aplicarán a las normas y los requisitos sobre el tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil que se especifican en el presente anexo según proceda y convenga.
3(1)	F.1.3.1	Los miembros de la tripulación de vuelo en la aviación civil dispondrá de un período de al menos cuatro semanas de vacaciones anuales retribuidas, de conformidad con las condiciones de obtención y concesión establecidas en las legislaciones y/o prácticas nacionales. Los miembros de la tripulación de cabina en la aviación civil disfrutarán de un permiso anual retribuido de conformidad con la legislación aplicable de la Parte Contratante.
4(1) letra a)	F.1.4.1	Los miembros del personal de vuelo en la aviación civil disfrutarán de una evaluación gratuita de su salud antes de su incorporación al trabajo y, posteriormente, a intervalos regulares.
4(1) letra b)	F.1.4.2	Los miembros del personal de vuelo en la aviación civil que padezcan problemas de salud cuya relación con la prestación de un trabajo nocturno esté reconocida serán trasladados, cuando ello sea posible, a un trabajo

Cláusula nº .del anexo	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		diurno para el que sean aptos.
4(2)	F.1.4.3	Los exámenes médicos gratuitos estarán sujetos al secreto médico.
4(3)	F.1.4.4	Los exámenes médicos gratuitos podrán realizarse en el marco del sistema de sanidad pública.
5(1)	F.1.5.1	Los miembros del personal de vuelo en la aviación civil disfrutarán de un nivel de protección en materia de seguridad y de salud adaptado a la naturaleza de su trabajo.
5(2)	F.1.5.2	En todo momento deberán estar disponibles servicios o medios apropiados de protección y de prevención en materia de salud y seguridad del personal de vuelo en la aviación civil.
6	F.1.6.1	Se adoptarán las medidas necesarias para que los empresarios que prevean organizar el trabajo con arreglo a cierto ritmo tengan en cuenta el principio general de adecuación del trabajo a la persona.
7	F.1.7.1	Siempre que así lo soliciten, las autoridades competentes deberán ser informadas de los ritmos específicos de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil.
8(1)	F.1.8.1	Las medidas en materia de ordenación del tiempo de trabajo se adoptarán sin perjuicio de cualquier legislación de las Partes Contratantes que pudiere adoptarse en el futuro sobre limitación del tiempo de vuelo y de servicio y sobre requisitos en materia de descanso y deberán considerarse conjuntamente con la legislación nacional, que habrá de tenerse en cuenta para todas las cuestiones relacionadas.
8(2)	F.1.8.2	El tiempo de vuelo total máximo se limitará a 900 horas. A tal fin, se entenderá por «tiempo de vuelo total» el tiempo que un miembro del personal de vuelo pasa en su puesto en la cabina de pilotaje (para los miembros de la tripulación de vuelo) o en la cabina de pasajeros (para los miembros de la tripulación de cabina), desde que una aeronave comienza a moverse desde el lugar donde estaba estacionada con el

Cláusula nº .del anexo	Norma nº (parte/leg.#/ artículo # #/norma)	Norma
		propósito de despegar hasta que se detiene en el lugar de estacionamiento y para todos los motores. Una diferencia del 15 % para los miembros de la tripulación de vuelo y del 20 % para los miembros de la tripulación de cabina con respecto a la cifra anteriormente mencionada en esta norma se considerará un nivel equivalente.
8(3)	F.1.8.3	El tiempo máximo de trabajo anual deberá repartirse a lo largo del año de la forma más uniforme posible.
9	F.1.9.1	el personal de vuelo en la aviación civil tendrá derecho a días libres en los que no podrá ser requerido para ningún servicio, misión o permanencia y que le serán notificados por anticipado, distribuidos de la siguiente forma: a) al menos 7 días por mes civil, incluidos, en su caso, los períodos de descanso exigidos por ley; y b) al menos 96 días por año civil, incluidos, en su caso, los períodos de descanso exigidos por ley. Una diferencia del 20 % con respecto a las cifras cuantitativas mencionadas en esta norma se considerará un nivel equivalente.