

Bruselas, 9 de abril de 2021
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2021/0079(NLE)**

**7661/21
ADD 1**

**AVIATION 66
RELEX 277
OC 10
TU 3
MED 8**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	8 de abril de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 153 final - ANEXO
Asunto:	ANEXO de la Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Túnez, por otra

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2021) 153 final - ANEXO.

Adj.: COM(2021) 153 final - ANEXO

Bruselas, 8.4.2021
COM(2021) 153 final

ANNEX

ANEXO

de la

Propuesta de Decisión del Consejo

**relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Acuerdo
Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por
una parte, y la República de Túnez, por otra**

ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN

entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Túnez, por otra

ÍNDICE

Artículo 1: Definiciones

TÍTULO I: DISPOSICIONES ECONÓMICAS

Artículo 2: Derechos de tráfico y programación de rutas

Artículo 3: Autorización de explotación

Artículo 4: Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones

Artículo 5: Inversiones en las compañías aéreas

Artículo 6: Cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias

Artículo 7: Competencia leal

Artículo 8: Actividades comerciales

Artículo 9: Derechos de aduana y exacciones

Artículo 10: Tasas de usuario

Artículo 11: Tarifas aéreas y de flete

Artículo 12: Estadísticas

TÍTULO II: COOPERACIÓN NORMATIVA

Artículo 13: Seguridad aérea

Artículo 14: Protección de la aviación

Artículo 15: Gestión del tráfico aéreo

Artículo 16: Protección del medio ambiente

Artículo 17: Responsabilidad de las compañías aéreas

Artículo 18: Protección de los consumidores

Artículo 19: Aspectos sociales

TÍTULO III: DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

Artículo 20: Interpretación y cumplimiento

Artículo 21: Comité Mixto

Artículo 22: Solución de controversias y arbitraje

Artículo 23: Salvaguardias

Artículo 24: Relación con otros acuerdos

Artículo 25: Diálogo regional

Artículo 26: Modificaciones

Artículo 27: Denuncia

Artículo 28: Registro del Acuerdo

Artículo 29: Adhesión de nuevos Estados miembros a la Unión Europea

Artículo 30: Entrada en vigor

ANEXO I: Disposiciones transitorias

ANEXO I *bis*: Disposiciones transitorias relativas al aeropuerto internacional Tunis-Carthage

ANEXO II: Lista de normas aplicables a la aviación civil

PROYECTO

ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN

entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Túnez, 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,
IRLANDA,
LA REPÚBLICA HELÉNICA,
EL REINO DE ESPAÑA,
LA REPÚBLICA FRANCESA,
LA REPÚBLICA DE CROACIA,
LA REPÚBLICA ITALIANA,
LA REPÚBLICA DE CHIPRE,
LA REPÚBLICA DE LETONIA,
LA REPÚBLICA DE LITUANIA,
EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,
HUNGRÍA,
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

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

y la Unión Europea,

por una parte, y

la República de Túnez, en lo sucesivo denominada «Túnez»,

por otra,

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

AFIRMANDO que el presente Acuerdo euromediterráneo de aviación se enmarca en la colaboración euromediterránea contemplada 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 la cooperación normativas y de la liberalización del acceso al mercado, en igualdad de condiciones para la competencia;

DESEOSOS de mejorar los servicios aéreos y de promover un sistema de transporte aéreo internacional que tenga como base la ausencia de discriminación y una competencia abierta y leal entre las compañías aéreas;

DESEOSOS de promover sus intereses respecto del transporte aéreo;

RECONOCIENDO la importancia de una conectividad eficaz en el transporte aéreo para promover el comercio, el turismo, la inversión y el desarrollo económico y social;

DESEOSOS de garantizar el más alto grado de seguridad y de protección del transporte aéreo internacional, y reafirmando su profunda 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;

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

DECIDIDOS a optimizar los posibles beneficios de la cooperación en el ámbito de la regulación y la armonización de sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias en lo que se refiere a la aviación civil;

RECONOCIENDO la posibilidad de alcanzar ventajas importantes mediante unos servicios aéreos competitivos y una industria de la aviación viable;

DESEOSOS de ofrecer a las compañías aéreas oportunidades equitativas para la competencia;

RECONOCIENDO que las subvenciones pueden distorsionar la competencia entre compañías aéreas y poner en peligro los objetivos básicos del presente Acuerdo;

PROPONIÉNDOSE utilizar los acuerdos aéreos y convenios existentes entre las Partes para abrir el acceso a los mercados y potenciar al máximo las ventajas para los pasajeros, expedidores, compañías aéreas, aeropuertos y su personal, de ambas Partes;

DESTACANDO la importancia de proteger el medio ambiente en el marco del desarrollo y de la aplicación de la política internacional de aviación;

AFIRMANDO la necesidad de adoptar medidas urgentes para luchar contra el cambio climático y de proseguir la cooperación para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación, de manera compatible con los acuerdos multilaterales en este ámbito, en concreto mediante la puesta en marcha de medidas globales basadas en el mercado, tal como se acordó en la 39.^a Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y en particular mediante los instrumentos oportunos de esta última y el Acuerdo de París, de 12 de diciembre de 2015, al amparo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático;

DESTACANDO la importancia de proteger a los consumidores y de alcanzar un nivel apropiado de protección en lo que se refiere a los servicios aéreos y la necesidad de una cooperación mutua a este respecto;

RECONOCIENDO que el aumento de las oportunidades comerciales no tiene por objeto menoscabar las normas ni los estándares laborales de las Partes, y haciendo hincapié en la importancia de la dimensión social de la aviación internacional y de analizar los efectos de la apertura del acceso a los mercados para los trabajadores, el empleo y las condiciones de trabajo;

SEÑALANDO la importancia de mejorar el acceso al capital del sector del transporte aéreo con vistas a un mayor desarrollo de este último de conformidad con las normas vigentes de cada una de las Partes;

TENIENDO EN CUENTA que el objeto del presente Acuerdo debe aplicarse de manera progresiva y que un mecanismo adecuado puede garantizar un proceso constante de armonización con la legislación de la Unión Europea;

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

Artículo 1

Definiciones

A los efectos del presente Acuerdo, y salvo que se indique lo contrario, se entenderá por:

1. «Acuerdo», el presente Acuerdo, sus anexos y apéndices, en su caso, y toda modificación de los mismos;
2. «transporte aéreo», el transporte, a bordo de aeronaves, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido al público a cambio de una contraprestación económica, incluyendo los servicios aéreos regulares y no regulares;
3. «declaración de nacionalidad», la constatación de que una compañía aérea que se proponga prestar servicios aéreos en el marco del presente Acuerdo satisface las exigencias del artículo 3 en lo que se refiere a su propiedad, control efectivo y centro de actividad principal;
4. «declaración de aptitud», la constatación de que una compañía aérea que se proponga prestar servicios aéreos en el marco del presente Acuerdo tiene una capacidad financiera suficiente y unas competencias de gestión adecuadas y está dispuesta a cumplir las disposiciones legales y reglamentarias de las Partes y las normas por las que se rige la explotación de dichos servicios;
5. «autoridades competentes», las agencias o entidades oficiales responsables de las funciones administrativas con arreglo al presente Acuerdo;
6. «Convenio», el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo:
 - a) toda modificación que haya entrado en vigor con arreglo al artículo 94, letra a), del Convenio, y que haya sido ratificada tanto por Túnez como por el Estado miembro o los Estados miembros de la Unión Europea de que se trate, y según sea pertinente en cada caso, y
 - b) todo anexo o modificación que se haya aprobado de conformidad con el artículo 90 del Convenio, siempre que haya entrado en vigor tanto en Túnez como en el Estado miembro o los Estados miembros de la Unión Europea de que se trate, y según sea pertinente en cada caso;
7. «coste total», el coste de la prestación de un servicio, más un importe razonable por los gastos administrativos generales;

8. «servicio aéreo internacional», el servicio aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de dos o más Estados;
9. «Partes», por una parte, Túnez y, por otra, la Unión Europea y sus Estados miembros;
10. «centro de actividad principal», el domicilio social o sede principal de una compañía aérea en el territorio de la Parte en la que se ejercen las principales funciones financieras y el control operativo de dicha compañía, incluida la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con las licencias de explotación concedidas;
11. «escala sin fines comerciales», el aterrizaje con fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga y/o correo en el transporte aéreo;
12. «tarifas aéreas», los precios que deben abonarse a las compañías aéreas o a sus operadores u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos (incluido cualquier otro modo de transporte en relación con este), así como las condiciones de aplicación de tales precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;
13. «tarifas de flete», los precios que deben abonarse por el transporte de carga en los servicios aéreos (incluido cualquier otro modo de transporte en relación con este), así como las condiciones de aplicación de tales precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;
14. «territorio», por lo que respecta a Túnez, las zonas terrestres (el continente y las islas), las aguas interiores y territoriales bajo su soberanía y el espacio aéreo por encima de ellas y, en lo que respecta a la Unión Europea y sus Estados miembros, las zonas terrestres, las aguas interiores y las aguas territoriales de los Estados miembros a las que se aplican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, según lo dispuesto en dichos Tratados, y el espacio aéreo por encima de ellas;
15. «tasa de usuario», la tasa aplicada a las compañías aéreas por el uso de instalaciones o servicios aeroportuarios, medioambientales, de navegación aérea o de protección de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones conexos;
16. «autoasistencia en tierra», la situación en la que un usuario se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra, sin celebrar con un tercero contrato alguno, cualquiera que sea su denominación, para la prestación de dichos servicios; a los efectos de la presente definición, los usuarios de los aeropuertos no se considerarán terceros entre sí cuando:
- a) uno tenga una participación mayoritaria en el otro; o
 - b) una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada uno de ellos;
17. «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 la República de Túnez, por otra, hecho en Bruselas el 17 de julio de 1995;

18. «servicio autorizado» y «ruta especificada», un servicio aéreo internacional y una ruta especificada de conformidad con el artículo 2 (Derechos de tráfico) del presente Acuerdo, respectivamente;
19. «servicio aéreo regular», una serie de vuelos que reúna todas las características siguientes:
- a) que en cada vuelo haya asientos y/o capacidad de transporte de carga y/o de correo disponibles para su adquisición de manera individual por el público (ya sea directamente mediante la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);
 - b) que esté organizada de suerte que garantice el tráfico entre los mismos aeropuertos, ya sean dos o más:
 - bien con arreglo a un horario publicado,
 - bien mediante vuelos que, por su regularidad o frecuencia, constituyan una serie sistemática evidente;
20. «servicio aéreo no regular», todo servicio aéreo comercial que no sea un servicio aéreo regular;
21. «compañía aérea», la empresa titular de una licencia de explotación o de una autorización equivalente en vigor;
22. «control efectivo», una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:
- a) el derecho de utilizar total o parcialmente sus activos;
 - b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de sus órganos o que, por otros medios, confieran una influencia decisiva en la gestión de sus actividades;
23. «control reglamentario efectivo», los elementos que justifican el control reglamentario efectivo de una compañía aérea por parte de un Estado son los siguientes:
- a) que la compañía aérea sea titular de una licencia o autorización de explotación válida expedida por la autoridad competente de dicho Estado, como un certificado de operador aéreo;
 - b) que la compañía aérea satisfaga los criterios de dicho Estado con relación a la explotación de servicios aéreos internacionales, como la prueba de salud financiera, la capacidad de satisfacer el requisito del interés público, o las obligaciones relativas a la garantía del servicio;
24. «licencia de explotación»,

- i) en el caso de la Unión Europea y sus Estados miembros, la licencia de explotación y cualquier otro documento o certificado pertinente expedido de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y todos los actos subsiguientes, y
 - ii) en el caso de Túnez, las licencias de explotación, certificados, autorizaciones o exenciones concedidos con arreglo a la legislación tunecina aplicable;
25. «SESAR» (Investigación sobre la gestión del tráfico aéreo en el contexto del cielo único europeo), 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 tráfico aéreo;
26. «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 destino en el territorio del Estado receptor.

TÍTULO I

DISPOSICIONES ECONÓMICAS

Artículo 2

Derechos de tráfico y programación de rutas

1. Los derechos establecidos en el presente artículo estarán sujetos a las disposiciones transitorias previstas en el anexo I y I *bis* del presente Acuerdo.

Programación de rutas

2. Cada Parte permitirá a las compañías aéreas de la otra operar en las rutas especificadas a continuación:

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

puntos en la Unión Europea - puntos intermedios - puntos en Túnez - puntos posteriores,

- ii) en lo que respecta a las compañías aéreas de Túnez:

puntos en Túnez - puntos intermedios - puntos en la Unión Europea - puntos posteriores.

Derechos de tráfico

3. Cada Parte concederá a las compañías aéreas de la otra Parte los siguientes derechos para la explotación de servicios de transporte aéreo internacional:

- a) derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- b) derecho a efectuar escalas no comerciales en su territorio;
- c) derecho a prestar servicios de transporte aéreo internacional en las rutas siguientes:
 - i) en lo que respecta a las compañías aéreas de la Unión Europea:
entre cualquier punto de la Unión Europea y cualquier punto de Túnez,
 - ii) en lo que respecta a las compañías aéreas de Túnez:
entre cualquier punto de Túnez y cualquier punto de la Unión Europea;
- d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

Flexibilidad de explotación

4. Las compañías aéreas de cada Parte podrán, en todos sus vuelos o en alguno de ellos, a su discreción, y en las rutas especificadas en el apartado 2 anterior:

- a) realizar vuelos en cualquiera de las direcciones, o en ambas,
- b) combinar distintos números de vuelo en la operación de una misma aeronave,
- c) prestar servicio en puntos intermedios, puntos posteriores y puntos situados en el territorio de las Partes, en cualquier combinación y orden, conforme a lo dispuesto en el apartado 2 anterior;
- d) abstenerse de realizar escalas en uno o varios puntos;
- e) transferir tráfico entre cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto (ruptura de carga);
- f) efectuar paradas durante la ruta en cualquier punto ubicado en el interior o el exterior del territorio de cualquiera de ambas Partes;
- g) llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte;
- h) combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico, y
- i) prestar servicio en más de un punto dentro de un mismo servicio (coterminalización).

La flexibilidad de explotación prevista en el presente apartado puede ejercerse sin limitaciones de dirección o de tipo geográfico y sin que suponga la pérdida de ninguno de los derechos de transporte de tráfico autorizados en virtud del presente Acuerdo, siempre que:

- i) los servicios de las compañías aéreas tunecinas presten servicio a un punto de Túnez,

ii) los servicios de las compañías aéreas de la UE presten servicio a un punto de la UE.

5. Ambas Partes permitirán que cada compañía aérea determine la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que desee ofrecer sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. En consonancia con este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la periodicidad del servicio, las rutas, el origen o destino del tráfico, ni el tipo o tipos de aeronaves utilizadas por las compañías aéreas de la otra Parte, excepto si lo exigen razones de tipo aduanero, técnico, operativo, de seguridad de la gestión del tráfico aéreo, de protección ambiental o sanitaria, o salvo que se disponga lo contrario en el presente Acuerdo.

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

a) a las compañías aéreas de Túnez el derecho a admitir a bordo, en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, pasajeros, equipaje, carga y/o correo con destino a otro punto ubicado en el mismo Estado miembro de la Unión Europea;

b) a las compañías aéreas de la Unión Europea el derecho a admitir a bordo, en Túnez, pasajeros, equipaje, carga y/o correo con destino a otro punto situado en dicho país.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 24 (Relación con otros acuerdos), ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo se interpretará en el sentido de que se otorgue a las compañías aéreas de ambas Partes el ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad en los puntos intermedios y los puntos posteriores en las rutas especificadas en el apartado 2 anterior.

8. La referencia a los «puntos» en el presente artículo debe entenderse como referencia a los aeropuertos reconocidos internacionalmente.

9. En el ejercicio de sus respectivos derechos y obligaciones en virtud del presente Acuerdo, las Partes no discriminarán entre las compañías aéreas de la otra Parte, en particular por motivos de nacionalidad.

10. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, una Parte podrá denegar el ejercicio de actividades de transporte aéreo internacional con destino, procedencia o en tránsito en el territorio de un tercer país con el que dicha Parte no tenga relaciones diplomáticas.

Artículo 3

Autorización de explotación

1. Cuando una de las Partes reciba una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea de la otra Parte, concederá la autorización correspondiente y los permisos técnicos apropiados con la mínima demora administrativa, siempre que:

a) en el caso de una compañía aérea de Túnez:

- i) la compañía aérea tenga su centro de actividad principal en Túnez y sea titular de una licencia de explotación en vigor conforme a la legislación vigente en dicho país, y
 - ii) Túnez, responsable de la expedición del certificado de operador aéreo de la compañía aérea, ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la misma, y
 - iii) la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, y esté efectivamente bajo el control de Túnez y/o de nacionales de Túnez;
 - b) en el caso de una compañía aérea de la Unión Europea:
 - i) la compañía aérea tenga su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro de la Unión Europea en virtud de los tratados de la UE y sea titular de una licencia de explotación en vigor conforme a la legislación vigente en la Unión, y
 - ii) el Estado miembro responsable de la expedición del certificado de operador aéreo de la compañía aérea ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la misma, y la autoridad competente esté claramente identificada, y
 - iii) la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, y esté efectivamente bajo el control de uno o varios Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio y/o de nacionales de dichos Estados miembros, o de ambos;
 - c) se respeten las disposiciones previstas en los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo, y
 - d) la compañía aérea cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones legales y reglamentarias aplicadas habitualmente a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examine la solicitud.
2. Al expedir autorizaciones de explotación y permisos técnicos, las Partes tratarán de forma no discriminatoria a todas las compañías aéreas de la otra Parte.
3. Cuando las autoridades competentes de una Parte reciban una solicitud de autorización de una compañía aérea de la otra Parte, reconocerán toda declaración de aptitud o nacionalidad emitida por las autoridades competentes de esta última con relación a su compañía aérea como si hubiera sido emitida por sus propias autoridades competentes, y no realizarán comprobaciones adicionales sobre estas cuestiones, sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) y b) siguientes.
- a) Si, tras recibir una solicitud de autorización de una compañía aérea de la otra Parte o tras la concesión de tal autorización, las autoridades competentes tienen un motivo

específico para sospechar, de forma razonable y pese a la declaración de las autoridades competentes de la otra Parte, que se han incumplido los requisitos previstos en el artículo 3 (Autorización de explotación) del presente Acuerdo para la concesión de autorizaciones o permisos, deberán advertir de ello inmediatamente a estas últimas autoridades justificando debidamente sus dudas. En ese caso, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas, en las que podrán participar representantes de las autoridades competentes de ambas, y/o requerir información adicional en relación con sus dudas; dichas solicitudes deberán atenderse lo antes posible. Si las dudas persisten, cualquiera de las Partes podrá someter el asunto al Comité Mixto establecido con arreglo al artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo, y podrá, de conformidad con el apartado 10 de dicho artículo tomar las medidas de salvaguardia oportunas con arreglo al artículo 23 (Medidas de salvaguardia).

- b) Estos procedimientos no se aplicarán al reconocimiento de declaraciones relativas a:
- i) los certificados o licencias de seguridad,
 - ii) las disposiciones en materia de protección, ni
 - iii) la cobertura de seguros.

Artículo 4

Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones

1. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes podrán denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación, así como suspender o limitar las actividades de una compañía aérea de la otra Parte, cuando:

- a) en el caso de una compañía aérea de Túnez:
- la compañía aérea no tenga su centro de actividad principal en Túnez o no haya obtenido un certificado de explotación válido de conformidad con la legislación aplicable de Túnez; o
 - Túnez no ejerza o no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad competente no esté claramente identificada; o
 - la compañía aérea no sea propiedad, ni directamente ni por participación mayoritaria, o no esté efectivamente bajo el control de Túnez ni/o de nacionales de Túnez;
- b) en el caso de una compañía aérea de la Unión Europea:
- la compañía aérea no tenga 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 disponga de una licencia de explotación vigente de conformidad con la legislación aplicable de la Unión Europea; o
 - el Estado miembro de la Unión Europea responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerza o no mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad competente no esté claramente identificada; o

- la compañía aérea no sea propiedad, ni directamente ni mediante participación mayoritaria, o no esté efectivamente bajo el control de uno o varios Estados miembros de la Unión Europea o de la Asociación Europea de Libre Comercio ni/o de nacionales de dichos Estados miembros, o de ambos;
- c) la compañía aérea haya incumplido las disposiciones legales y reglamentarias previstas en el artículo 6 (Cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias) del presente Acuerdo; o
- d) no se mantengan en vigor o no se apliquen las disposiciones de los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo;
- e) una de las Partes haya determinado, de conformidad con el artículo 7 (Competencia leal) del presente Acuerdo, que no se cumplen los requisitos relativos al entorno competitivo.
2. Salvo que sea esencial la adopción inmediata de medidas para evitar que persistan los incumplimientos mencionados en las letras c) y 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.

Artículo 5

Inversiones en las compañías aéreas

1. No obstante lo dispuesto en los artículos 3 (Autorizaciones de explotación) y 4 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones) del presente Acuerdo, y después de que el Comité Mixto, de conformidad con el artículo 21 (Comité Mixto), apartado 8, haya confirmado que, de acuerdo con sus legislaciones respectivas, cada una de las Partes y/o sus nacionales pueden adquirir una participación mayoritaria y/o ejercer el control efectivo de una compañía aérea de la otra Parte, las Partes podrán autorizar que los Estados miembros de la UE y/o sus nacionales sean titulares de una participación mayoritaria o ejerzan el control efectivo de una compañía aérea tunecina o que Túnez y/o sus nacionales sean titulares o ejerzan el control efectivo de una compañía aérea de la Unión Europea, con arreglo a las condiciones del apartado 2 del presente artículo.

2. En relación con el apartado 1 del presente artículo, las inversiones de las Partes se autorizarán caso por caso, previa decisión del Comité Mixto, de conformidad con el artículo 21 (Comité Mixto), apartado 2, del presente Acuerdo. Esta decisión especificará las condiciones para la explotación de los servicios autorizados previstos en el presente Acuerdo y los servicios entre terceros países y las Partes. Lo dispuesto en el artículo 21 (Comité Mixto), apartado 10, del presente Acuerdo no será aplicable a este tipo de decisiones.

Artículo 6

Cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias

1. Al entrar o salir del territorio de una Parte, y mientras permanezcan en él, las compañías aéreas de la otra Parte estarán sujetas a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en dicho territorio en materia de entrada y salida de aeronaves dedicadas a los servicios aéreos internacionales, así como de explotación y navegación de aeronaves.
2. Al entrar en el territorio o salir del territorio de una Parte, y mientras la aeronave permanezca en él, sus pasajeros, tripulación o quienquiera que actúe en su nombre y, en el caso de la carga, los expedidores de la otra Parte estarán sujetos a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en dicho territorio en materia de entrada y salida de pasajeros, tripulación o carga (en particular, la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena o, en el caso del correo, la normativa postal).
3. Cada una de las Partes autorizará, en su territorio, a las compañías aéreas de la otra Parte a que adopten medidas para garantizar que solo se transporte a las personas que dispongan de los documentos de viaje necesarios para la entrada en su territorio o el tránsito por el territorio de la otra Parte.

Artículo 7

Competencia leal

1. Las Partes afirman que su objetivo común es disponer de un entorno de competencia leal y de oportunidades justas y equitativas que permitan a las compañías aéreas de ambas competir en la prestación de los servicios autorizados en las rutas especificadas. En consecuencia, las Partes adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar el pleno respeto de dicho objetivo.
2. Las Partes afirman que la competencia libre, leal y sin distorsión es importante para promover los objetivos del presente Acuerdo y hacen hincapié en que la existencia de un Derecho de la competencia completo y de una autoridad de la competencia independiente, así como la aplicación adecuada y eficaz de su Derecho nacional de la competencia, son importantes para prestar eficazmente servicios de transporte aéreo. El Derecho de la competencia de cada Parte que trate las cuestiones abordadas en el presente artículo, conforme a sus modificaciones periódicas, será aplicable a las actividades de las compañías aéreas en el territorio de cada una de las Partes. Las Partes comparten como meta la compatibilidad y convergencia del Derecho de la competencia y de su aplicación efectiva. Ambas Partes cooperarán cuando se requiera y siempre que esté justificado para la aplicación efectiva del Derecho de la competencia, especialmente autorizando a su(s) compañía(s) aérea(s) o a otros nacionales a comunicar, de acuerdo con sus respectivas normas y jurisprudencia, información relevante con relación a las medidas del ámbito del Derecho de la competencia que emprendan las autoridades de la competencia de la otra Parte.

3. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá afectar, limitar ni menoscabar la autoridad o los poderes de los organismos competentes en materia de competencia, ni de los tribunales de una u otra de las Partes (o de la Comisión Europea), y todas las cuestiones en torno a la aplicación de la legislación relativa a la competencia seguirán siendo competencia exclusiva de dichas autoridades y tribunales. Toda medida de una Parte con arreglo al presente artículo se adoptará sin perjuicio de toda medida que puedan adoptar dichas autoridades y tribunales.

4. Toda medida adoptada en virtud del presente artículo será responsabilidad exclusiva de las Partes y atañerá exclusivamente a la otra Parte y/o a la(s) compañía(s) aérea(s) de la otra Parte que preste(n) servicios de transporte aéreo con destino/origen en el territorio de las Partes. Dicha medida no podrá ser objeto de un procedimiento de resolución de litigios según lo previsto en el artículo 22 (Resolución de litigios y arbitraje) del presente Acuerdo.

Competencia desleal

5. Cada Parte erradicará toda forma de discriminación o práctica desleal que pueda menoscabar la oportunidad de las compañías aéreas de la otra Parte de contar con una competencia leal y equitativa para la prestación de servicios de transporte aéreo.

Subvenciones y ayudas públicas

6. Ninguna de las Partes aprobará o autorizará subvenciones o ayudas públicas a sus compañías aéreas cuando haya riesgo de distorsionar, de manera injustificada, la competencia leal y equitativa en materia de prestación de servicios de transporte aéreo para las compañías aéreas de la otra Parte. Estas subvenciones o ayudas pueden incluir, en particular, la interfinanciación, la compensación por pérdidas de explotación, la provisión de capital, las ayudas no reembolsables, las garantías, los préstamos o seguros en condiciones favorables, la protección contra la quiebra, la renuncia al cobro de importes pendientes de pago, la renuncia a la remuneración habitual de los recursos públicos comprometidos, los beneficios o exoneraciones fiscales, la compensación por gastos financieros impuestos por las autoridades públicas y el acceso, de manera discriminatoria o sin fines comerciales, a las instalaciones y servicios de navegación aérea o servicios aeroportuarios, los carburantes, la asistencia en tierra, la seguridad, los sistemas informatizados de reserva, la asignación de franjas horarias u otras instalaciones y servicios conexos que resulten necesarios para la prestación de servicios aéreos.

7. Cuando una Parte conceda subvenciones o ayudas públicas a una compañía aérea, deberá garantizar su transparencia mediante los medios pertinentes, por ejemplo, exigiendo a la compañía aérea que detalle claramente y por separado dicha subvención o ayuda en sus cuentas.

8. Cuando una de las Partes lo solicite, la otra presentará, en un plazo razonable, informes financieros relativos a las entidades bajo su jurisdicción, así como toda otra información que pueda solicitar, dentro de lo razonable, la primera Parte con el objetivo de velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente artículo. Ello puede incluir información detallada sobre las subvenciones y ayudas en el sentido del apartado 6 anterior.

La comunicación de la información mencionada podrá estar sujeta a un tratamiento confidencial por la Parte que solicite el acceso.

9. Sin perjuicio de las medidas adoptadas por la autoridad competente encargada de la competencia y/o el tribunal encargado de la ejecución de las normas previstas en los apartados 5 y 6:

a) Si una de las Partes estima que una compañía aérea sufre discriminación o prácticas desleales según lo dispuesto en los apartados 5 y 6 anteriores y que es posible demostrarlo, podrá enviar sus observaciones por escrito a la otra Parte. Tras haber informado a la otra Parte, la Parte también podrá dirigirse a los poderes públicos competentes en el territorio de la primera, en particular las entidades públicas del ámbito nacional, regional o local, para abordar cuestiones relativas al presente artículo. Las Partes también podrán solicitar la celebración de consultas con la otra Parte a fin de resolver el problema de que se trate. Estas consultas se celebrarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud. Entretanto, las Partes intercambiarán suficiente información para facilitar un análisis completo del problema puesto de manifiesto por una de ellas.

b) Si las Partes no consiguen resolver este asunto mediante las consultas en un plazo de treinta (30) días a partir del inicio de las mismas, o si dichas consultas no se inician en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud relativa al supuesto incumplimiento de lo dispuesto en los apartados 5 y 6 anteriores, la Parte que haya solicitado las consultas tendrá derecho a suspender el ejercicio de los derechos otorgados mediante el presente Acuerdo a la(s) compañía(s) aérea(s) de la otra Parte denegando, retirando, revocando o suspendiendo la autorización de explotación, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos, a imponer derechos o a adoptar otras medidas. Toda medida adoptada en virtud del presente apartado deberá ser apropiada, proporcionada y limitarse a lo estrictamente necesario en lo que se refiere a su ámbito y duración.

Legislación de defensa de la competencia

10. Cada Parte aplicará de forma eficaz la legislación de defensa de la competencia (*antitrust*), de conformidad con el apartado 2, y prohibirá a la(s) compañía(s) aérea(s):

a) con relación a las demás compañías aéreas, concluir acuerdos, tomar decisiones o adoptar prácticas concertadas que puedan afectar a los servicios de transporte aéreo con destino/origen en el territorio de dicha Parte, y que tengan por objeto o como consecuencia el impedimento, la restricción o la distorsión de la competencia. Esta prohibición podrá declararse inaplicable cuando dichos acuerdos, decisiones o prácticas contribuyan a mejorar la producción o distribución de los servicios o a promover el progreso técnico o económico, al tiempo que se reserve a los consumidores una parte justa de los beneficios que se obtengan, y sin: i) imponer a las empresas interesadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos, ii) ofrecer a dichas compañías aéreas la posibilidad de eliminar la competencia en lo que se refiere a una parte significativa de los servicios en cuestión, ni

b) abusar de una posición dominante que pueda afectar a los servicios de transporte aéreo que se dirijan/procedan de dicha Parte.

11. Cada una de las Partes confiará la aplicación de la legislación de defensa de la competencia prevista en el apartado 10 anterior exclusivamente a su autoridad independiente de la competencia y/o a su tribunal.

12. Sin perjuicio de toda medida adoptada por la autoridad competente responsable de la competencia y/o el tribunal responsable de la ejecución de las normas previstas en el apartado 10, si una de las Partes considera que una compañía aérea sufre las consecuencias de un supuesto incumplimiento de lo dispuesto en dicho apartado y que es posible demostrarlo, podrá enviar observaciones por escrito a la otra Parte. Tras haber informado a la otra Parte, la Parte también podrá dirigirse a los poderes públicos competentes en el territorio de la primera, en particular las entidades públicas del ámbito nacional, regional o local, para abordar cuestiones relativas al presente artículo. Las Partes también podrán solicitar la celebración de consultas al respecto con la otra Parte a fin de resolver el problema de que se trate. Estas consultas se celebrarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud. Entretanto, las Partes intercambiarán suficiente información para facilitar un análisis completo del problema puesto de manifiesto por una de ellas.

13. Si las Partes no consiguen resolver la cuestión mediante las consultas en un plazo de treinta (30) días a partir del inicio de las mismas, o si dichas consultas no se inician en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud relativa al supuesto incumplimiento de lo dispuesto en el apartado 10, y a condición de que la autoridad o el tribunal competente haya constatado un incumplimiento de las normas de defensa de la competencia, la Parte que haya solicitado las consultas tendrá derecho a suspender el ejercicio de los derechos otorgados mediante el presente Acuerdo a la(s) compañía(s) aérea(s) de la otra Parte denegando, retirando, revocando o suspendiendo la autorización de explotación, o a imponer las condiciones que considere necesarias para el ejercicio de dichos derechos, a imponer derechos o a adoptar otras medidas. Toda medida adoptada en virtud del presente apartado deberá ser apropiada, proporcionada y limitarse a lo estrictamente necesario en lo que se refiere a su ámbito y duración.

Artículo 8

Actividades comerciales

Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, reglamentación o procedimientos aplicables garanticen, como mínimo, la aplicación y ejecución de los requisitos normativos y las normas en materia de transporte aéreo que se prevén en el anexo II, parte A.

Actividad empresarial

1. Las Partes afirman que los obstáculos para el desarrollo de la actividad empresarial con los que se topan los operadores comerciales comprometerían las ventajas que debe ofrecer

el presente Acuerdo. Por consiguiente, cuando dichos obstáculos amenacen con afectar negativamente a las operaciones comerciales de los operadores de ambas Partes, distorsionar la competencia o frenar la creación de condiciones de competencia equitativas, las Partes deberán desarrollar un proceso eficaz y recíproco para erradicarlos.

2. El Comité Mixto previsto en el artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo establecerá un proceso de cooperación centrado en el desarrollo de la actividad empresarial y las oportunidades comerciales; supervisará los progresos alcanzados para abordar los obstáculos al desarrollo de la actividad empresarial de los operadores comerciales de manera eficaz y evaluará la situación con regularidad, en particular con relación a posibles modificaciones legislativas y reglamentarias. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo, una Parte podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para evaluar cualquier cuestión relacionada con la aplicación del presente artículo.

Representantes de las compañías aéreas

3. Las compañías aéreas de cada Parte tendrán el derecho de establecer, en el territorio de la otra Parte, las oficinas o instalaciones necesarias para la prestación de los servicios contemplados en el presente Acuerdo.

4. Las compañías aéreas de cada Parte estarán autorizadas, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de la otra Parte en materia de entrada, residencia y empleo, a facilitar la entrada y estancia en el territorio de esta última del personal comercial, de gestión, de ventas, técnico, de explotación y demás personal especialista, necesario para garantizar los servicios aéreos. Ambas Partes facilitarán y pondrán en marcha la concesión de permisos de trabajo, cuando sea necesario, para el personal empleado en las sucursales de conformidad con el presente apartado, especialmente en el caso del personal que desempeñe determinadas funciones temporales por un período no superior a noventa (90) días, sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias en vigor. Las compañías aéreas de las Partes no estarán obligadas a contar con socios locales.

Asistencia en tierra

5. a) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra b) del presente apartado, las compañías aéreas de una Parte gozarán, en el territorio de la otra Parte, del derecho a:

- i) contar con sus propios servicios de asistencia en tierra («autoasistencia»), o
- ii) elegir entre los distintos proveedores que compitan por ofrecer una parte o la totalidad de los servicios de asistencia en tierra, cuando las disposiciones legales y

reglamentarias de cada Parte por las que se rija el acceso al mercado de dichos proveedores lo permitan y estos estén presentes en el mercado.

b) Los derechos previstos en la letra a), incisos i) y ii), del presente apartado estarán sujetos únicamente a limitaciones específicas de espacio o capacidad derivadas de la necesidad de garantizar que el aeropuerto sea utilizado en condiciones de plena seguridad. Cuando dichas limitaciones obstaculicen, impidan o restrinjan la autoasistencia y no exista competencia efectiva entre proveedores de servicios de asistencia en tierra, la Parte afectada velará por que dichos servicios se ofrezcan en su totalidad y en condiciones equitativas y adecuadas a todas las compañías aéreas; las tarifas de dichos servicios se determinarán de acuerdo con criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

6. Todo proveedor de servicios de asistencia en tierra, sea compañía aérea o no, tendrá derecho, en el territorio de la otra Parte, a ofrecer estos servicios a las compañías aéreas que operen en el mismo aeropuerto, mediante autorización y con arreglo a la legislación y la reglamentación en vigor.

Asignación de franjas horarias en los aeropuertos

7. Cada Parte velará por que los procedimientos, líneas directrices y normas para la gestión de las franjas horarias aplicables a los aeropuertos ubicados en su territorio se ejecuten de manera independiente, transparente, efectiva y no discriminatoria, y no constituyan un obstáculo para el acceso a los mercados.

Planes de explotación, programas y horarios

8. Cualquiera de las Partes podrá exigir, únicamente con fines informativos, la notificación de los planes de explotación, programas y horarios de los servicios aéreos prestados en virtud del presente Acuerdo. Si una Parte exige esta notificación, reducirá al mínimo la carga administrativa vinculada a los requisitos y procedimientos de notificación de los intermediarios en materia de transporte aéreo y de las compañías aéreas de la otra Parte.

Ventas, gastos locales y transferencia de fondos

9. Cualquier compañía aérea de una Parte podrá, en su nombre o en nombre de otra compañía aérea, dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo y otras prestaciones vinculadas a estos, en el territorio de la otra Parte, directamente y/o, a su discreción, a través de sus agentes u otros intermediarios nombrados por ella, así como por Internet o por cualquier otro canal disponible. Las compañías aéreas gozarán del derecho a vender dichos servicios, y cualquier persona podrá adquirirlos libremente, en la moneda del territorio correspondiente o en monedas de libre convertibilidad, de acuerdo con la normativa nacional sobre divisas en vigor.

10. Las compañías aéreas de cada Parte estarán autorizadas a pagar en moneda local o en monedas de libre convertibilidad, de acuerdo con la normativa nacional sobre divisas y comercio exterior en vigor, los gastos que realicen en el territorio de la otra, en particular, aunque no exclusivamente, en el caso de la compra de carburante.

11. Toda compañía aérea tendrá derecho, previa solicitud, a convertir a monedas de libre convertibilidad y transferir, en cualquier momento y de cualquier modo, todos los excedentes de ingresos sobre sus gastos locales hacia el país de su elección, sin restricciones ni impuestos, y conforme al tipo de cambio vigente en el momento de solicitar la transferencia.

Los procedimientos administrativos vinculados a la conversión y transferencia de excedentes de ingresos se aplicarán de acuerdo con la normativa sobre tipos de cambio en vigor que corresponda a cada Parte. La conversión y la transferencia no estarán sujetas a ninguna tasa, salvo las percibidas normalmente por los bancos por realizar estas conversiones y transferencias.

Acuerdos de cooperación comercial

12. Al operar u ofrecer servicios en virtud del presente Acuerdo, toda compañía aérea de una Parte podrá concertar acuerdos de cooperación comercial, como los acuerdos de reserva de capacidad o de código compartido, con:

- a) una o varias compañías aéreas de las Partes, y
- b) una o varias compañías aéreas de un tercer país, y
- c) uno o varios proveedores de transporte de superficie, terrestre o marítimo, de cualquier país;

a condición de que: i) la compañía operadora disponga de los derechos de tráfico adecuados, ii) la compañía que comercializa los servicios disponga de los derechos de ruta adecuados para las rutas en cuestión y iii) los acuerdos cumplan los requisitos de seguridad y competencia que suelen aplicarse a estos acuerdos.

13. Por lo que respecta al transporte de pasajeros en un vuelo aprobado por acuerdos de cooperación comercial, el comprador será informado en el momento de la venta del billete o de la facturación, o en todo caso antes del embarque cuando se trate de un vuelo en correspondencia en el que no se efectúe facturación, de qué proveedor será responsable de cada parte del servicio.

Servicios intermodales

14. 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.

15. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los prestadores indirectos de servicios de transporte de carga de las Partes utilizar sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de carga de superficie con destino u origen en cualquier punto situado en Túnez y la Unión Europea, o en terceros países, incluidos cualesquiera aeropuertos reconocidos internacionalmente con servicios de aduanas, lo que incluye, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las compañías aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie, o bien concertarlo con otros transportistas de superficie, incluyendo otras compañías aéreas o proveedores indirectos de servicios de transporte aéreo de carga. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a cambio de una tarifa fija y única que englobe el transporte aéreo y el de superficie, siempre que ello no induzca a error a los expedidores con relación al carácter y las modalidades de dichos transportes.

Franquicias y utilización de la marca comercial

16. Las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a concluir acuerdos de franquicia o de utilización de la marca comercial con empresas, incluidas compañías aéreas, de cualquiera de las Partes o de terceros países, siempre y cuando las compañías aéreas dispongan de las autorizaciones pertinentes y reúnan los requisitos establecidos en las disposiciones legales y reglamentarias que las Partes apliquen a este tipo de acuerdos, en particular las que exigen la divulgación de la identidad de la compañía aérea que presta el servicio.

Alquiler

17. Las compañías aéreas de cada Parte podrán concluir acuerdos de suministro de aeronaves, con o sin tripulación, para la prestación de servicios aéreos internacionales con:

- a) cualquier compañía aérea de las Partes, y
- b) una o varias compañías aéreas de un tercer país;

a condición de que todos los participantes en dichos acuerdos dispongan de las autorizaciones pertinentes y reúnan las condiciones previstas en las disposiciones legales y reglamentarias que las Partes apliquen normalmente a tales acuerdos. Ninguna de las Partes exigirá que la compañía aérea que suministre las aeronaves disponga de derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo en las rutas en las que se utilicen dichas aeronaves. Las Partes podrán exigir que dichos acuerdos sean aprobados por sus autoridades competentes. Cuando una Parte exija esta aprobación, de manera no discriminatoria, limitará al mínimo la carga administrativa de los procedimientos de aprobación que recaiga sobre las compañías aéreas.

Artículo 9

Derechos de aduana y exacciones

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

a) los suministros introducidos u obtenidos en el territorio de una Parte y embarcados, dentro de límites razonables, en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte utilizadas en servicios aéreos internacionales, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio;

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

c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles introducidos u obtenidos en el territorio de una Parte para ser usados en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte utilizadas en servicios aéreos internacionales, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio;

d) el material impreso, de conformidad con la legislación de aduanas de las dos Partes, introducido u obtenido en el territorio de una Parte y embarcado en una aeronave de una compañía aérea de la otra Parte que vaya a efectuar un viaje de salida y se utilice en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio, y

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

3. No obstante cualquier otra disposición en contrario, nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo impedirá a las Partes imponer derechos, impuestos, tasas o gravámenes sobre el combustible suministrado en su territorio, en condiciones no discriminatorias, para su utilización en una aeronave de una compañía aérea que opere entre dos puntos de su territorio.
4. El equipo habitual de las aeronaves, 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, solo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte 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 cedidos de cualquier otro modo, de conformidad con la normativa aduanera en vigor de ambas Partes.
5. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán también cuando las compañías aéreas de una Parte hayan celebrado, con otra compañía aérea que disfrute exenciones similares concedidas por la otra Parte, un contrato para el préstamo o la cesión, en el territorio de esta última, de los objetos a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.
6. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo impedirá a las Partes imponer derechos, impuestos, tasas o gravámenes sobre los bienes vendidos para fines distintos del consumo a bordo durante un segmento del servicio aéreo entre dos puntos de su territorio en que se permita el embarque o desembarque.
7. El equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de una Parte estarán exentos de impuestos, derechos de aduana, tasas y otros gravámenes similares que no se basen en el coste del servicio prestado.
8. El equipo y los suministros referidos en los apartados 1 y 2 del presente artículo podrán ser sometidos a la vigilancia o control de las autoridades competentes.
9. Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán al ámbito del IVA, con excepción del impuesto sobre las importaciones.
10. Las disposiciones de los respectivos convenios en vigor entre un Estado miembro y Túnez 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

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, reglamentación o procedimientos aplicables garanticen, como mínimo, la aplicación y ejecución de los requisitos normativos y las normas en materia de transporte aéreo que se prevén en el anexo II, parte A.

2. Cada Parte garantizará que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes en la materia a las compañías aéreas de la otra Parte por el uso de los servicios de navegación aérea y control del tráfico aéreo sean proporcionales a los costes y no sean discriminatorias. En cualquier caso, estas tasas se calcularán en el caso de las compañías aéreas de la otra Parte de forma que no resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar otra compañía aérea.

3. Cada Parte velará por que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes a las compañías aéreas de la otra Parte por el uso de infraestructuras y servicios aeroportuarios y de protección de la aviación y de las infraestructuras y servicios conexos, con la excepción de los derechos percibidos por la prestación de los servicios descritos en el artículo 8 (Actividades comerciales), apartado 5, del presente Acuerdo, sean justas, razonables, no sean injustamente discriminatorias ni discriminen por razones de nacionalidad y estén repartidas equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15, apartado 1 (Gestión del tránsito aéreo), dichas tasas podrán reflejar, pero no 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 de que se trate. 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.

4. Cada Parte exigirá que las autoridades u organismos competentes en materia de tasas en su territorio y las compañías aéreas que utilicen los correspondientes servicios e infraestructuras celebren consultas e intercambien la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas conforme a los principios enunciados en los apartados 2 y 3 del presente artículo. Cada Parte velará por que las autoridades u organismos competentes en materia de tasas notifiquen a los usuarios, en un plazo razonable, cualquier propuesta de modificación de estas tasas, de forma que los usuarios puedan expresar sus opiniones y presentar observaciones al respecto.

Artículo 11

Tarifas aéreas y de flete

1. Las Partes permitirán que las tarifas del transporte de pasajeros y de flete sean fijadas libremente por las compañías aéreas de ambas en condiciones de competencia libre y leal.

2. Las Partes podrán exigir, de manera no discriminatoria, que las compañías aéreas de ambas notifiquen a sus autoridades competentes, de forma simplificada y con mero fin informativo, las tarifas ofrecidas por los servicios con origen en su territorio. Esta notificación

por parte de las compañías aéreas no podrá exigirse antes del momento de realizar una oferta inicial de tarifas aéreas o de flete.

3. Las autoridades competentes podrán entablar conversaciones, en particular sobre cuestiones como los requisitos y los procedimientos relativos a la notificación de las tarifas aéreas y de flete, o las tarifas injustas, irrazonables, discriminatorias o que cuenten con una subvención.

Artículo 12

Estadísticas

1. Cada Parte facilitará a la otra Parte, de manera no discriminatoria, las estadísticas disponibles sobre los servicios aéreos prestados en el marco del presente Acuerdo, según lo dispuesto por la legislación y la reglamentación de cada una de ellas, y dentro de lo que sea razonable solicitar.

2. Las Partes cooperarán, concretamente en el marco del Comité Mixto establecido en virtud el artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo, para facilitar el intercambio de información estadística a efectos de realizar el seguimiento del desarrollo de los servicios aéreos con arreglo al presente Acuerdo.

TÍTULO II

COOPERACIÓN NORMATIVA

Artículo 13

Seguridad aérea

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, reglamentación o procedimientos aplicables garanticen, como mínimo, la aplicación y ejecución de los requisitos normativos y las normas en materia de transporte aéreo que se prevén en el anexo II, parte B.
2. Las autoridades competentes de las Partes 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 expedición o convalidación sean al menos equivalentes a las normas mínimas fijadas con arreglo al Convenio. Sin embargo, las autoridades competentes podrán negarse a reconocer, a efectos de los vuelos sobre su propio territorio, la validez de los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por las autoridades de la otra Parte a sus propios nacionales.
3. Las Partes podrán solicitar en todo momento la celebración de consultas en relación con las normas de seguridad que mantenga en vigor la otra Parte.
4. Las Partes se cerciorarán de que las aeronaves matriculadas en una Parte de las que se sospeche que incumplen las normas internacionales de seguridad aérea fijadas con arreglo al Convenio y que aterricen en aeropuertos abiertos al tráfico aéreo internacional en el territorio de la otra Parte se sometan a inspecciones en pista organizadas por las autoridades competentes de esta última a bordo y alrededor de la aeronave, para comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación como el estado visible de la aeronave y su equipo.
5. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes podrán tomar inmediatamente todas las medidas pertinentes cuando tengan motivos razonables para:
 - a) pensar que una aeronave, un producto o el uso de una aeronave no satisface las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio o de los requisitos normativos contemplados en la parte B del anexo II del presente Acuerdo, según proceda;
 - b) dudar seriamente de que una aeronave o el uso de una aeronave no cumplan las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio o los requisitos normativos contemplados en la parte B del anexo II del presente Acuerdo, según proceda, o
 - c) dudar seriamente de que las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio o los requisitos normativos contemplados en la parte B del anexo II del presente Acuerdo, según proceda, se mantengan en vigor o se apliquen correctamente.

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

7. Toda medida adoptada por una de las Partes con arreglo al apartado 5 de presente artículo se retirará tan pronto como haya dejado de existir la causa que la haya motivado.

8. Si las medidas adoptadas de conformidad con el apartado 5 no se suspenden aun cuando dejen de estar justificadas, cualquiera de las Partes podrá someter la cuestión al Comité Mixto.

Artículo 14

Protección de la aviación

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, reglamentación o procedimientos aplicables garanticen, como mínimo, la aplicación y ejecución de los requisitos normativos y las normas en materia de transporte aéreo que se prevén en el anexo II, parte C.

2. En un marco de pleno reconocimiento y respeto mutuo de su soberanía, las Partes podrán aceptar que la otra Parte visite uno o varios de sus aeropuertos con relación a las medidas de protección de la aviación que se apliquen en ellos. Las Partes establecerán los mecanismos necesarios para garantizar el intercambio de información sobre los resultados de dichas visitas.

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

4. Las Partes, previa solicitud, se prestarán 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 y servicios de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza contra la protección de la aviación civil.

5. En sus relaciones mutuas, las Partes actuarán de conformidad con las normas de protección de la aviación y, en la medida en que les sean aplicables, las prácticas

recomendadas establecidas por la OACI y que figuran como anexos al Convenio, en la medida en que dichas disposiciones sean aplicables a las Partes. Estas últimas exigirán que los operadores de aeronaves matriculadas en su registro y los que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio, así como los operadores de aeropuertos situados en él, se ajusten en sus actuaciones a dichas disposiciones de protección de la aviación.

6. Cada Parte velará por que en su territorio se apliquen medidas de manera eficaz para proteger la aviación civil contra la actos de interferencia ilícita, incluyendo, entre otros, mediante el control de los pasajeros y sus equipajes de cabina, el control de los equipajes de bodega, la inspección y los controles de seguridad de las personas que no sean pasajeros, incluida la tripulación, así como los objetos que transportan, la inspección y los controles de seguridad de la carga, el correo, las provisiones de a bordo y los suministros destinados a los aeropuertos, así como el control de acceso al entorno de la pista y a las zonas de seguridad de acceso regulado. Estas medidas se adaptarán para hacer frente a la amenaza creciente sobre la protección de la aviación. Cada Parte acepta que se pueda exigir a sus operadores aéreos que cumplan las disposiciones de protección de la aviación previstas en el apartado 5 del presente artículo y otras disposiciones de protección de la aviación exigidas por la otra Parte para la entrada, salida o estancia en el territorio de esta última.

7. En un marco de pleno reconocimiento y respeto mutuo de su soberanía, las Partes, para hacer frente a una amenaza específica contra su protección, podrán adoptar medidas de protección a la entrada en su territorio, así como medidas de emergencia, que deberán comunicar a la otra Parte sin demora. Las Partes responderán favorablemente a toda solicitud de la otra Parte respecto de la adopción de medidas razonables de protección especial para hacer frente a una amenaza concreta; la Parte que reciba dicha solicitud tendrá en cuenta las medidas de protección ya aplicadas por la otra Parte y el punto de vista que esta haya puesto de manifiesto. No obstante, ambas Partes reconocen que ninguna disposición del presente artículo restringe la facultad que tiene cada una de ellas de denegar la entrada en su territorio a todo vuelo que considere que plantea una amenaza para su protección. Excepto cuando, en caso de emergencia, no resulte razonablemente posible, cada Parte informará por anticipado a la otra Parte de cualesquiera medidas especiales de protección que pretenda introducir y que podrían tener repercusiones financieras u operativas importantes sobre los servicios de transporte aéreo prestados con arreglo al presente Acuerdo. Ambas Partes podrán solicitar una reunión del Comité Mixto previsto en el artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo para debatir dichas medidas de protección.

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

9. Las Partes adoptarán todas las medidas posibles para garantizar que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que esté en tierra dentro de su territorio sea retenida en tierra, salvo que su salida sea necesaria por la

misión primordial de proteger vidas humanas. En la medida de lo posible, las medidas se adoptarán sobre la base de consultas mutuas.

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

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

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

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

Artículo 15

Gestión del tráfico aéreo

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias adoptadas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, reglamentación o procedimientos aplicables garanticen como mínimo la aplicación y ejecución de los requisitos normativos y las normas en materia de transporte aéreo que figuran en el anexo II, parte D, del presente Acuerdo, y, en los ámbitos no contemplados en el marco normativo de la Unión Europea, los procedimientos de la OACI relativos a los servicios de navegación aérea, en las condiciones que se exponen a continuación.

2. Las Partes se comprometen a cooperar al máximo en la gestión del tráfico aéreo para ampliar el cielo único europeo a Túnez, con el fin de mejorar las actuales normas de seguridad y la eficiencia general del tráfico aéreo en Europa, optimizar las capacidades y reducir al mínimo los retrasos. Para ello, Túnez participará en el Comité del Cielo Único Europeo en calidad de observador. El Comité Mixto tendrá la responsabilidad de supervisar y facilitar la cooperación en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo.

3. A fin de facilitar la consecución de los objetivos del cielo único europeo en sus territorios:

a) Túnez adoptará las medidas necesarias para adaptar sus servicios de navegación aérea y sus estructuras institucionales y de vigilancia para la gestión del tráfico aéreo de conformidad con el cielo único europeo, especialmente en lo que se refiere a la seguridad aérea;

b) Túnez establecerá, en particular, una autoridad nacional de control pertinente que sea al menos funcionalmente independiente del proveedor o los proveedores de servicios de navegación aérea;

c) la Unión Europea asociará a Túnez a las iniciativas operativas pertinentes en los ámbitos de los servicios de navegación aérea, espacio aéreo e interoperabilidad derivados del cielo único europeo, en particular mediante:

- i) la cooperación con Túnez o su asociación a un bloque funcional de espacio aéreo,
- ii) la participación en las funciones de la red del cielo único europeo, concretamente el intercambio de datos sobre los flujos de tráfico,
- iii) la coordinación con los planes de aplicación de la SESAR,
- iv) la mejora de la interoperabilidad, y

d) las Partes cooperarán en lo que se refiere a las características de rendimiento de la Unión Europea con el objetivo de optimizar la eficacia global de los vuelos, la reducción de los costes y la mejora de la seguridad y la capacidad de los sistemas existentes. La cooperación se centrará especialmente en los instrumentos de las medidas de seguimiento de los indicadores de rendimiento y en la utilización de instrumentos relativos a la gestión y concepción del espacio aéreo.

Artículo 16

Protección del medio ambiente

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, reglamentación o procedimientos aplicables garanticen, como mínimo, la aplicación y ejecución de los requisitos normativos y las normas en materia de transporte aéreo que se prevén en el anexo II, parte E.

2. Las Partes suscriben la necesidad de proteger el medio ambiente mediante el fomento del desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes acuerdan cooperar para detectar los desafíos vinculados al impacto de la aviación en el medio ambiente.

3. Las Partes reconocen la importancia de colaborar para estudiar y reducir en la mayor medida posible los efectos de la aviación en el medio ambiente conforme a los objetivos del presente Acuerdo.

4. Las Partes reconocen la importancia de luchar contra el cambio climático y, por consiguiente, contra las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) vinculadas a la aviación, tanto a nivel nacional como internacional. Las Partes convienen en reforzar la cooperación en estos asuntos, incluido a través de los acuerdos multilaterales que corresponda, y en particular mediante la aplicación de la medida de mercado mundial acordada en la 39.^a Asamblea de la OACI y el uso del mecanismo establecido en el artículo 6, apartado 4, del Acuerdo de París en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas

sobre el Cambio Climático en lo referente al desarrollo de medidas de mercado mundial internacionales para hacer frente a las emisiones de GEI en el sector de la aviación y cualquier otro aspecto con arreglo al mencionado artículo 6 que sea de especial interés en materia de emisiones de la aviación internacional.

5. Las Partes se comprometen a intercambiar información y a mantener un diálogo regular entre especialistas, con el objetivo de mejorar la cooperación para limitar el impacto de la aviación en el medio ambiente, incluyendo:

- a) la búsqueda y el desarrollo de tecnologías aeronáuticas que respeten el medio ambiente;
- b) la innovación en la gestión del tráfico aéreo para reducir los efectos de la aviación en el medio ambiente;
- c) la búsqueda y el desarrollo de nuevos combustibles sostenibles para la aviación;
- d) el intercambio de puntos de vista sobre cuestiones relativas al impacto de la aviación en el medio ambiente y a la reducción de las emisiones procedentes de este sector que tengan repercusiones en el clima, y
- e) la atenuación y supervisión del ruido, a fin de reducir el impacto medioambiental de la aviación.

6. Las Partes se comprometen también, en cumplimiento de sus derechos y obligaciones derivados de los compromisos medioambientales multilaterales, a mejorar de manera eficaz la cooperación, en particular financiera y tecnológica, con relación a las medidas previstas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional.

7. Las Partes reconocen la necesidad de adoptar medidas adecuadas para prevenir o abordar los efectos de la aviación en el medio ambiente, siempre que dichas medidas sean plenamente compatibles con los derechos y obligaciones que les corresponden en virtud del Derecho internacional.

Artículo 17

Responsabilidad de las compañías aéreas

Las Partes reafirman sus obligaciones en el marco de los convenios internacionales ratificados por ambas.

Artículo 18

Protección de los consumidores

Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, reglamentación o procedimientos aplicables

garanticen, como mínimo, la aplicación y ejecución de los requisitos normativos y las normas en materia de transporte aéreo que se prevén en el anexo II, parte F.

Artículo 19

Aspectos sociales

1. Sin perjuicio de las disposiciones transitorias establecidas en el anexo I del presente Acuerdo, las Partes velarán por que su legislación, reglamentación o procedimientos aplicables garanticen, como mínimo, la aplicación y ejecución de los requisitos normativos y las normas en materia de transporte aéreo que se prevén en el anexo II, parte G.
2. Las Partes reconocen la importancia de examinar las repercusiones del presente Acuerdo en la mano de obra, el empleo y las condiciones laborales. Las Partes se comprometen a cooperar en torno a las cuestiones laborales derivadas del presente Acuerdo, en particular en lo que se refiere a las incidencias en el empleo, los derechos laborales fundamentales, las condiciones de trabajo, la protección social y el diálogo social.
3. Las Partes promoverán unos niveles elevados de protección en el ámbito social y del empleo en el sector de la aviación civil, a través de sus leyes, reglamentos y prácticas.
4. Las Partes reconocen la importancia de los beneficios que se producen al combinar las notables ventajas económicas derivadas de unos mercados abiertos y competitivos con unas normas laborales elevadas para los trabajadores. Las Partes aplicarán el presente Acuerdo con el objetivo de favorecer unas normas laborales elevadas, independientemente de la titularidad o el carácter de las compañías aéreas afectadas, y de velar por que los derechos y principios contemplados en sus respectivas legislaciones no se vean amenazados, sino que sean aplicados de manera efectiva.
5. Las Partes se comprometen a promover y aplicar de manera efectiva, en sus legislaciones y en sus prácticas, normas laborales básicas reconocidas a escala internacional, tal y como figuran en los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, ratificados por Túnez y los Estados miembros de la UE.
6. Igualmente, las Partes se comprometen a promover otras normas y acuerdos reconocidos a escala internacional en el ámbito social y laboral que resulten pertinentes para el sector de la aviación civil, así como su aplicación efectiva y ejecución en su legislación nacional.
7. Cada Parte podrá solicitar la convocatoria de una reunión del Comité Mixto para analizar aquellas cuestiones vinculadas al empleo que considere importantes.

TÍTULO III

DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

Artículo 20

Interpretación y cumplimiento

1. Las Partes adoptarán todas las medidas adecuadas, tanto generales como particulares, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente Acuerdo, absteniéndose de cualquier medida que pudiera comprometer la consecución de sus objetivos.
2. Cada Parte será responsable de que el presente Acuerdo se aplique correctamente en su territorio.
3. Cuando una de las Partes investigue posibles infracciones en el marco de las competencias que le atribuye el presente Acuerdo, la otra Parte le facilitará toda la información y asistencia necesarias a tal fin, sin perjuicio de la legislación y la reglamentación aplicables de la primera.
4. Cuando una de las Partes 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, que tendrán la oportunidad de presentar sus observaciones antes de que se adopte una decisión final.

Artículo 21

Comité Mixto

1. Se crea un Comité compuesto por representantes de las Partes (en lo sucesivo, denominado «Comité Mixto»), que será responsable de la administración del presente Acuerdo y garantizará su correcta aplicación. A tal fin, presentará recomendaciones y adoptará decisiones en los casos previstos en el presente Acuerdo.
2. El Comité Mixto actuará y tomará decisiones por consenso. Las decisiones adoptadas por el Comité Mixto serán vinculantes para las Partes.
3. El Comité Mixto establecerá su reglamento interno mediante decisión.
4. El Comité Mixto se reunirá en función de las necesidades y, al menos, una vez al año. Cualquiera de las Partes podrá solicitar la convocatoria de una reunión del Comité Mixto.
5. Cualquier Parte podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para tratar de resolver las cuestiones relativas a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo. Estas reuniones se celebrarán con la mayor brevedad posible y, en todo caso, antes de que transcurran dos (2) meses de la fecha de recepción de la solicitud, salvo que las Partes acuerden otra cosa.
6. Para aplicar adecuadamente el presente Acuerdo, las Partes intercambiarán información y, a solicitud de cualquiera de ellas, celebrarán consultas en el seno del Comité Mixto.

7. El Comité Mixto validará mediante decisión la evaluación llevada a cabo por la Unión Europea sobre la aplicación y ejecución por parte de Túnez de los requisitos normativos y las normas establecidos en la legislación de la UE, tal como se describe en el punto 1 del anexo I del presente Acuerdo (disposiciones transitorias).

8. El Comité Mixto examinará las cuestiones ligadas a las inversiones en las compañías aéreas de las Partes y a los cambios en el control efectivo de las mismas.

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

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

b) abordando, con el objetivo de resolverlos de manera eficaz, los problemas de índole comercial y los relacionados con las oportunidades comerciales que se describen en el artículo 8 (Actividades comerciales) del presente Acuerdo que sean susceptibles, en particular, de obstaculizar el acceso al mercado y el buen funcionamiento de los servicios aéreos en el marco del presente Acuerdo, con miras a garantizar una competencia leal y la convergencia reguladora, así como reducir al mínimo la carga normativa ligada a la explotación de servicios aéreos;

c) intercambiando información, en particular acerca de las modificaciones de la normativa y las políticas de cada una de las Partes que puedan afectar a los servicios aéreos;

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

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

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

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

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

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

10. En caso de que el Comité Mixto no adopte una decisión sobre una cuestión que le haya sido sometida en el plazo de seis (6) meses, las Partes podrán tomar medidas provisionales de salvaguardia oportunas con arreglo al artículo 23 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.

11. El presente Acuerdo no impedirá una cooperación ni las conversaciones entre las autoridades competentes de las Partes al margen del Comité Mixto, en particular en los ámbitos de la protección, la seguridad, el medio ambiente, la gestión del tráfico aéreo, las infraestructuras aeroportuarias, la competencia y la protección de los consumidores. Las Partes informarán al Comité Mixto de los resultados de dicha cooperación y de las conversaciones que puedan tener repercusiones en la aplicación del presente Acuerdo.

Artículo 22

Solución de controversias y arbitraje

1. Toda controversia relativa a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo, excepto las cuestiones contempladas en su artículo 7 (Competencia leal), que no se resuelva mediante una reunión del Comité Mixto, podrá someterse a la decisión de una persona u organismo, previo acuerdo de las Partes. En ausencia de acuerdo entre las Partes y a petición de una de ellas, la controversia se resolverá mediante arbitraje de acuerdo con los procedimientos previstos en el presente artículo.

2. La solicitud de arbitraje a la otra Parte se efectuará por escrito. La Parte demandante señalará en su solicitud de qué medida se trata y explicará los motivos por los que es incompatible con las disposiciones del presente Acuerdo, con un grado de detalle suficiente para exponer con claridad el fundamento jurídico de la demanda.

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

a) en un plazo de veinte (20) días a partir de la recepción de una solicitud de arbitraje, cada Parte nombrará un árbitro; en un plazo de treinta (30) días a partir del nombramiento de dichos árbitros, estos designarán de común acuerdo a un tercero que actuará en calidad de presidente del tribunal de arbitraje;

b) en caso de que una de las Partes no consiga nombrar a un árbitro o de que el tercer árbitro no sea nombrado de acuerdo con la letra a) del presente apartado, cualquiera de las Partes podrá solicitar al presidente del Consejo de la OACI la designación de uno o más árbitros, según proceda, en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud; si el presidente del Consejo de la OACI es un nacional de Túnez o de un Estado miembro, el vicepresidente de mayor antigüedad en dicho Consejo, que no deba excluirse por dicho motivo, procederá al nombramiento.

4. La fecha de creación del tribunal de arbitraje será la fecha en que el último de los tres árbitros acepte su nombramiento.

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

6. A instancias de una Parte, el tribunal de arbitraje podrá ordenar a la otra Parte que aplique medidas cautelares a la espera de la decisión final.

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

8. Cualquiera de las Partes podrá presentar al tribunal una solicitud por escrito para que revise cuestiones concretas del informe provisional en el plazo de catorce (14) días desde la notificación del informe.

9. En situaciones urgentes, el tribunal hará todo lo posible por emitir el informe provisional en el plazo de cuarenta y cinco (45) días, y en cualquier caso, a más tardar en el plazo de sesenta (60) días, desde la fecha de su constitución. Cualquiera de las Partes podrá presentar al tribunal una solicitud por escrito para que revise cuestiones concretas del informe provisional en el plazo de siete (7) días desde su notificación.

10. Una vez examinadas las observaciones por escrito que las Partes hayan podido presentar en relación con el informe provisional, el tribunal podrá modificar el informe y llevar a cabo cualquier otro examen que considere oportuno. Las constataciones del laudo incluirán una exposición suficiente de las alegaciones presentadas en la etapa de examen provisional y ofrecerán respuestas claras a las preguntas y observaciones de las Partes.

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

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

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

14. Si el tribunal de arbitraje resuelve que se ha vulnerado el presente Acuerdo y la Parte responsable no cumple lo dispuesto en el laudo del tribunal o no concierne a la Parte

perjudicada una solución mutuamente satisfactoria en el plazo de cuarenta (40) días desde la notificación del laudo, la Parte perjudicada podrá suspender la aplicación de ventajas comparables emanadas del presente Acuerdo o bien suspender parcialmente o, de ser necesario, totalmente la aplicación del presente Acuerdo hasta que la Parte responsable cumpla lo dispuesto en el laudo o las dos Partes convengan en una solución mutuamente satisfactoria.

Artículo 23

Salvaguardias

1. Si una de las Partes considera que la otra ha incumplido alguna de las obligaciones emanadas del presente Acuerdo, podrá adoptar las medidas apropiadas. El alcance y la duración de las medidas de salvaguardia serán los estrictamente necesarios para remediar la situación o restablecer el equilibrio del presente Acuerdo. Se otorgará preferencia a las medidas que menos perturben la aplicación del presente Acuerdo.
2. La Parte que esté considerando la posibilidad de adoptar medidas de salvaguardia lo notificará a la otra a través del Comité Mixto y facilitará toda la información pertinente.
3. Las Partes celebrarán consultas con carácter inmediato en el Comité Mixto a fin de encontrar una solución aceptable para todos.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra c) (Autorización de explotación), y en el artículo 4, apartado 1, letra d) (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones), del presente Acuerdo, la Parte interesada no podrá adoptar medidas de salvaguardia hasta transcurrido un mes desde la fecha de la notificación mencionada en el apartado 2, salvo que el procedimiento de consulta previsto en el apartado 3 haya concluido antes de que finalice dicho plazo.
5. La Parte interesada notificará sin demora al Comité Mixto las medidas adoptadas y facilitará toda la información pertinente.
6. Toda medida adoptada con arreglo al presente artículo se suspenderá tan pronto como la Parte infractora se atenga a las disposiciones del presente Acuerdo.

Artículo 24

Relación con otros acuerdos

1. El presente Acuerdo prevalecerá sobre las disposiciones pertinentes establecidas por los acuerdos y convenios entre las Partes que estén vigentes en el momento de la firma del presente Acuerdo, excepto en la medida que se dispone en el apartado 2 a continuación.

2. Siempre que no haya discriminación entre compañías aéreas de la Unión Europea por razón de su nacionalidad:

a) podrán seguir ejerciéndose los derechos previamente adquiridos y las disposiciones o los tratamientos más favorables en materia de propiedad, derechos de tráfico, capacidad, frecuencias, tipo o cambio de aeronave, uso de códigos compartidos y fijación de precios, en el marco de los acuerdos o convenios bilaterales entre las Partes que estén vigentes en el momento de la firma del presente Acuerdo y no estén contemplados en él o que sean más favorables o flexibles desde el punto de vista de la libertad para las compañías aéreas afectadas que los establecidos por el presente Acuerdo;

b) todo litigio entre las Partes respecto de si las disposiciones o los tratamientos en virtud de los acuerdos o convenios bilaterales entre las mismas son más favorables o flexibles se resolverá aplicando el mecanismo de resolución de litigios previsto en el artículo 22 (Resolución de litigios y arbitraje). Todo litigio acerca del modo de determinar la relación entre disposiciones o tratamientos contradictorios se resolverá igualmente aplicando el mecanismo de resolución de litigios previsto en el artículo 22.

3. Si las Partes pasan a ser Partes en un acuerdo multilateral o refrendan una decisión adoptada por la OACI u otra organización internacional en la que se aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, celebrarán consultas de manera oportuna en el Comité Mixto, con arreglo al artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo, para determinar si este debe revisarse a la luz de las nuevas circunstancias.

Artículo 25

Diálogo regional

Las Partes 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 un espacio euromediterráneo 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 otros acuerdos euromediterráneos de aviación similares, con arreglo al artículo 21, apartado 9 (Comité Mixto).

Artículo 26

Modificaciones

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

2. Toda modificación del presente Acuerdo podrá ser acordada por las Partes previa celebración de consultas de conformidad con el artículo 21 (Comité Mixto) del mismo. Las

modificaciones entrarán en vigor de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 (Entrada en vigor) del presente Acuerdo.

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

4. El presente Acuerdo no menoscabará el derecho de cada una de las Partes, sin perjuicio del principio de no discriminación y de lo dispuesto en el propio Acuerdo, a adoptar unilateralmente nueva legislación o a modificar su legislación vigente con relación al transporte aéreo o a una materia conexas tal como se contempla en el anexo II del presente Acuerdo.

5. Cuando una de las Partes contemple la adopción de nuevas disposiciones legislativas o la modificación de la legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en una de las materias conexas mencionadas en el anexo II del presente Acuerdo, informará de ello a la otra Parte según proceda y en la medida de lo posible. A petición de cualquiera de ellas, podrá procederse a un intercambio de puntos de vista en el Comité Mixto.

6. En cuanto una Parte haya adoptado nuevas disposiciones legislativas o una modificación de su legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en una de las materias conexas mencionadas en el anexo II que pueda afectar al buen funcionamiento del presente Acuerdo, informará de ello a la otra Parte, a más tardar treinta días (30) tras la adopción o modificación. A petición de cualquiera de las Partes, el Comité Mixto celebrará, en los sesenta (60) días posteriores, un intercambio de puntos de vista sobre las implicaciones de la adopción o modificación para la adecuada aplicación del presente Acuerdo.

7. Tras los intercambios de puntos de vista mencionados en el apartado 6, el Comité Mixto:

a) adoptará una decisión por la que se revise el anexo II del presente Acuerdo para incluir en él, si fuera necesario en condiciones de reciprocidad, las nuevas disposiciones legislativas o las modificaciones introducidas en la legislación correspondiente;

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

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

Artículo 27

Denuncia

Cualquiera de las Partes podrá, en todo momento, notificar por escrito, a través del canal diplomático, a la otra Parte su intención de poner término al Acuerdo. La notificación se transmitirá simultáneamente a la OACI y a la Secretaría de las Naciones Unidas. El presente

Acuerdo quedará sin efecto en la medianoche GMT de la fecha en que finalice la temporada de tráfico de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) que se encuentre en curso en el primer aniversario de la recepción de la notificación escrita de terminación, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes de la expiración del referido plazo.

Artículo 28

Registro del Acuerdo

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

Artículo 29

Adhesión de nuevos Estados miembros a la Unión Europea

1. El presente Acuerdo podrá abrirse a la adhesión de los Estados que se hayan convertido en Estados miembros de la Unión Europea después de la fecha de la firma.
2. La adhesión al Acuerdo de un Estado miembro de la Unión Europea se efectuará mediante la presentación de un acta de adhesión ante la Secretaría General del Consejo de la UE, que notificará a las Partes y a la Comisión Europea la presentación del acta y la fecha de la misma. La adhesión surtirá efecto a partir de los treinta (30) días siguientes a la fecha de depósito del acta.
3. Los apartados 1 y 2 del artículo 24 del presente Acuerdo se aplicarán *mutatis mutandis* a los acuerdos y convenios que estén vigentes en el momento de la adhesión de un Estado miembro de la Unión Europea.

Artículo 30

Entrada en vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última nota del canje de notas diplomáticas entre las Partes que confirme la finalización de todos los procedimientos necesarios a tal fin. A los efectos de este canje de notas, Túnez 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 Túnez 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 abajo firmantes, debidamente autorizados a este fin, firman el presente Acuerdo.

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

Por la República de Túnez,

Por la Unión Europea,

Por el Reino de Bélgica,

Por la República de Bulgaria,

Por la República Checa,

Por el Reino de Dinamarca,

Por la República Federal de Alemania,

Por la República de Estonia,

Por Irlanda,

Por la República Helénica,

Por el Reino de España,

Por la República Francesa,

Por la República de Croacia,

Por la República Italiana,

Por la República de Chipre,

Por la República de Letonia,

Por la República de Lituania,

Por el Gran Ducado de Luxemburgo,

Por Hungría,

Por Malta,

Por el Reino de los Países Bajos,

Por la República de Austria,

Por la República de Polonia,

Por la República Portuguesa,
Por Rumanía,
Por la República de Eslovenia,
Por la República Eslovaca,
Por la República de Finlandia,
Por el Reino de Suecia,

ANEXO I

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1. La aplicación y ejecución por parte de Túnez de los requisitos normativos y de las normas que prevé la legislación de la Unión Europea relativa al transporte aéreo que se especifica en el anexo II del presente Acuerdo estarán sujetas a una evaluación bajo la responsabilidad de la Unión Europea que deberá ser validada mediante decisión del Comité Mixto. La evaluación se realizará, a más tardar, dos (2) años después de la entrada en vigor del Acuerdo.

2. Los avances progresivos de Túnez hacia la aplicación de los requisitos normativos y de las normas que establece la legislación de la Unión Europea en materia de transporte aéreo que se indica en el anexo II del presente Acuerdo podrán ser objeto de evaluaciones periódicas. Las evaluaciones serán realizadas por la Comisión Europea en colaboración con Túnez.

3. La aplicación y ejecución por parte de Túnez de los requisitos normativos y de las normas que prevé la legislación de la Unión Europea en materia de protección de la aviación estarán sujetas a una evaluación bajo la responsabilidad de la Unión Europea que deberá ser validada mediante decisión del Comité Mixto. La evaluación se realizará, a más tardar, tres (3) años después de la entrada en vigor del Acuerdo.

4. Las disposiciones previstas en el apartado 6 (Subvenciones y ayudas públicas) del artículo 7 (Competencia leal) serán aplicables a los tres (3) años de la firma del presente Acuerdo.

ANEXO I *bis*

Disposiciones transitorias relativas al aeropuerto internacional Tunis-Carthage

No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, letra c), del Acuerdo, el aeropuerto internacional de Tunis-Carthage estará sujeto a las siguientes disposiciones transitorias durante un período de cinco años a partir de la fecha de firma del Acuerdo y solo para los servicios autorizados de transporte de pasajeros o de transporte combinado:

1. Cuando exista un acuerdo bilateral en vigor entre Túnez y un Estado miembro de la UE, la designación y los derechos de tercera y cuarta libertad con procedencia y destino en el aeropuerto Internacional de Tunis-Carthage se concederán de acuerdo con los mencionados acuerdos bilaterales, con independencia de las frecuencias utilizadas:
 - a las compañías aéreas de Túnez con una licencia de explotación válida, y
 - a las compañías aéreas de la Unión Europea titulares de una licencia de explotación válida expedida por el Estado miembro de la Unión Europea en el que tenga lugar la salida o llegada del vuelo.
2. Los regímenes de denominación única de los acuerdos bilaterales existentes entre Túnez y los Estados miembros pasarán a ser regímenes de doble denominación.
3. En el caso de los acuerdos bilaterales existentes que contengan una cláusula de tipo «Bermudas», se aplicará el apartado 1 y, cuando se ejerzan menos de diez (10) frecuencias en la fecha de la firma del acuerdo, el número de frecuencias semanales se fijará en 10, salvo que las Partes decidan aumentar dicha cifra de conformidad con sus acuerdos bilaterales.
4. En el caso de los Estados miembros con los que Túnez no cuente con un acuerdo bilateral de servicios aéreos, o cuando el acuerdo bilateral vigente sobre servicios aéreos prevea menos de diez (10) frecuencias semanales desde y hacia el aeropuerto internacional Tunis-Carthage, el número de frecuencias semanales con destino a este aeropuerto y origen en él se fijará en diez (10) frecuencias semanales con un sistema de doble denominación para las compañías aéreas tunecinas titulares de una licencia de explotación válida, así como para las de la Unión Europea que sean titulares de una licencia de explotación válida expedida por el Estado miembro de la Unión Europea de origen o destino del vuelo.
5. Un año después de la firma del Acuerdo se empezará a aplicar un aumento anual del 10 % a las frecuencias previstas en los apartados anteriores del presente anexo.

6. Las Partes debatirán en el Comité Mixto, con la mayor celeridad posible, cualquier asunto relativo a la interpretación y aplicación del presente anexo.

ANEXO II

(Sujeto a actualización periódica)

LISTA DE NORMAS APLICABLES A LA AVIACIÓN CIVIL

La Parte tunecina velará por que los requisitos normativos y las normas que se recogen en las disposiciones aplicables de los actos siguientes se ejecuten y apliquen según lo señalado en la legislación, la reglamentación y los procedimientos de aplicación en Túnez, de conformidad con el presente Acuerdo. La Parte tunecina velará por que, cuando proceda, las eventuales adaptaciones de cada uno de estos actos se introduzcan en la legislación, la reglamentación o los procedimientos aplicables en Túnez.

A. LIBERALIZACIÓN DE LA AVIACIÓN Y OTRAS NORMAS DE LA AVIACIÓN CIVIL

N.º 1008/2008

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

Disposiciones aplicables: artículo 2, artículo 5, artículo 7, artículo 11, artículo 23, apartado 1, artículo 24 y anexo I.

N.º 785/2004

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, **modificado por:**

- Reglamento (UE) n.º 285/2010 de la Comisión

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 8

N.º 2009/12

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

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 11

N.º 96/67

Directiva del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9, artículos 11 a 21 y anexo.

En lo que se refiere a la aplicación del artículo 20, apartado 2, toda referencia a la «Comisión» se entenderá como referencia al «Comité Mixto».

B. SEGURIDAD AÉREA

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

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

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 16, anexos I a V *bis*.

Operaciones aéreas

N.º 965/2012

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

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

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

N.º 1332/2011

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

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5, y anexo.

Personal de vuelo

N.º 1178/2011

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

- Reglamento (UE) n.º 290/2012 de la Comisión, de 30 de marzo de 2012,
- Reglamento (UE) n.º 70/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014,
- Reglamento (UE) n.º 245/2014 de la Comisión, de 13 de marzo de 2014,
- Reglamento (UE) 2015/445 de la Comisión, de 17 de marzo de 2015,
- Reglamento (UE) 2016/539 de la Comisión, de 6 de abril de 2016.

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

Investigación de accidentes

N.º 996/2010

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

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

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

N.º 2012/780

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5.

Aeronavegabilidad inicial

N.º 748/2012

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

- Reglamento (UE) n.º 7/2013 de la Comisión, de 8 de enero de 2013,
- Reglamento (UE) n.º 69/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014,
- Reglamento (UE) 2015/1039 de la Comisión, de 30 de junio de 2015,
- Reglamento (UE) 2016/15 de la Comisión.

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

Mantenimiento de la aeronavegabilidad

N.º 1321/2014

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

- Reglamento (UE) 2015/1088 de la Comisión, de 3 de julio de 2015, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 sobre la simplificación de los procedimientos de mantenimiento de las aeronaves de aviación general,
- Reglamento (UE) 2015/1536 de la Comisión, de 16 de septiembre de 2015, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 en lo que se refiere a la armonización de las normas de mantenimiento de la aeronavegabilidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008, a las tareas críticas de mantenimiento y a la supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave,

Reglamento (UE) 2017/334 de la Comisión.

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

Especificaciones adicionales de aeronavegabilidad

N.º 2015/640

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

Aeródromos

N.º 139/2014

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

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

Gestión del tráfico aéreo / Servicios de navegación aérea

N.º 2015/340

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

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

N.º 373/2017

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

Notificación de sucesos

N.º 376/2014

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

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

N.º 2015/1018

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

Disposiciones aplicables: artículo 1 y anexos I a IV.

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

N.º 474/2006

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

del Parlamento Europeo y del Consejo, **modificado por:**

- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/963 de la Comisión, de 16 de junio de 2016.

Requisitos técnicos y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil

N.º 3922/91

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

- Reglamento (CE) n.º 1899/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006,
- Reglamento (CE) n.º 1900/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006,
- Reglamento (CE) n.º 8/2008 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007,
- Reglamento (CE) n.º 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008.

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

C. PROTECCIÓN DE LA AVIACIÓN

N.º 300/2008

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

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

N.º 272/2009

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

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

N.º 1254/2009

Reglamento (UE) n.º 1254/2009 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2009, por el que se fijan criterios que permitan a los Estados miembros no aplicar las normas básicas comunes

sobre la seguridad de la aviación civil y adoptar medidas de seguridad alternativas, modificado por:

Reglamento (CE) 2096/2016 de la Comisión, de 30 de noviembre de 2016.

N.º 18/2010

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

Disposiciones aplicables: en su totalidad.

N.º 2015/1998

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

- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2426 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2015.

Disposiciones aplicables: en su totalidad, incluido el anexo.

D. GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO

N.º 549/2004

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

- Reglamento (CE) n.º 1070/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009. Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5, con excepción del artículo 1, apartado 4. Disposiciones aplicables: artículos 1 a 4, 6, y 9 a 13

N.º 550/2004

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

- Reglamento (CE) n.º 1070/2009.

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

N.º 551/2004

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

- Reglamento (CE) n.º 1070/2009.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9.

N.º 552/2004

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

(«Reglamento de interoperabilidad»), **modificado por:**

- Reglamento (CE) n.º 1070/2009.
Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, anexos I a V.

Rendimiento y tarificación

N.º 390/2013

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

N.º 391/2013

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

Funciones de red

N.º 677/2011

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

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 25, y anexos.

N.º 255/2010

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

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

Reglamento (UE) n.º 2016/1006 de la Comisión, de 22 de junio de 2016, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 255/2010 en lo atinente a las disposiciones de la OACI a las que se refiere el artículo 3, apartado 1.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 15, y anexo.

C(2011)4130

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

Bloques funcionales de espacio aéreo

N.º 176/2011

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

bloque funcional de espacio aéreo.

Interoperabilidad

N.º 1032/2006

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

- Reglamento (CE) n.º 30/2009 de la Comisión, de 16 de enero de 2009.
Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9, anexos I a V.

N.º 1033/2006

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

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5, y anexo.

N.º 633/2007

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

- Reglamento (CE) n.º 283/2011 de la Comisión, de 22 de marzo de 2011.
Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, anexos I a IV.

N.º 29/2009

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

- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/310 de la Comisión, de 26 de febrero de 2015.
Disposiciones aplicables: artículos 1 a 14, anexos I a III.

N.º 262/2009

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

Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2345/2016, de 14 de diciembre de 2016

.

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

N.º 73/2010

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

- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1029/2014 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2014,
Disposiciones aplicables: artículos 1 a 13, anexos I a X.

N.º 1206/2011

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

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

N.º 1207/2011

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

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

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

N.º 1079/2012

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

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

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

SESAR

N.º 219/2007

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

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

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

N.º 409/2013

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

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 15

N.º 716/2014

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

Espacio aéreo

N.º 2150/2005

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9, y anexo.

N.º 923/2012

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

- Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015,
- Reglamento (UE) 2016/1185 de la Comisión

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

E. MEDIO AMBIENTE Y RUIDO

N.º 2002/49

Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, modificada por: Reglamento n.º 1137/2008 y Directiva (UE) 2015/996.

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

N.º 2003/96

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

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

N.º 2006/93

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

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

N.º 598/2014

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

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

F. PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES

N.º 2027/97

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

– Reglamento (CE) n.º 889/2002

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, y anexos.

N.º 261/2004

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

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 16

N.º 1107/2006

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

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

G. ASPECTOS SOCIALES

N.º 89/391

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

- Directiva 2007/30/CE

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 16.

N.º 2000/79

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

Regions Airline Association (ERA) y la International Air Carrier Association (IACA)
Disposiciones aplicables: artículos 2 a 3, y anexo.

N.º 2003/88

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

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 20 y 22 a 23.