

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCL012353

REGLAMENTO (UE) 2019/502, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 25 de marzo, por el que se establecen normas comunes para garantizar las conexiones aéreas básicas tras la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión.

(DOUE L 85I, de 27 de marzo de 2019)

[El presente Reglamento entrará en vigor el 28 de marzo de 2019. Se aplicará a partir del día siguiente a aquel en el cual el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 3, del TUE. No obstante, el artículo 7, el artículo 10, apartado 3, y el artículo 11, apartado 2, se aplicarán a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento. El presente Reglamento no se aplicará si un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del TUE ha entrado en vigor en la fecha mencionada en el párrafo primero del apartado 2. El presente Reglamento dejará de aplicarse en la más temprana de las dos fechas siguientes: la fecha en que entre en vigor o, en su caso, se aplique provisionalmente, un acuerdo global que regule la prestación de transporte aéreo con el Reino Unido y del que la Unión sea parte, o el 30 de marzo de 2020.]*

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,
Vista la propuesta de la Comisión Europea,
Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,
Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,
Previa consulta al Comité de las Regiones,
De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,
Considerando lo siguiente:

(1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión de conformidad con el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea (TUE). Los Tratados dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir de la fecha de entrada en vigor de un acuerdo de retirada o, en su defecto, dos años después de la notificación, a saber, a partir del 30 de marzo de 2019, salvo si el Consejo Europeo, de acuerdo con el Reino Unido, decide por unanimidad prorrogar dicho plazo.

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

(3) A falta de disposiciones especiales, la retirada del Reino Unido de la Unión pondría fin a todos los derechos y obligaciones derivados del Derecho de la Unión en materia de acceso al mercado según lo establecido por el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, en lo que respecta a la relación entre el Reino Unido y los 27 Estados miembros restantes.

(4) Por lo tanto, es necesario establecer un conjunto temporal de medidas que permitan a las compañías aéreas a las que se haya concedido una licencia en el Reino Unido prestar servicios de transporte aéreo entre el territorio de este último y los 27 Estados miembros restantes. Para garantizar un equilibrio adecuado entre el Reino Unido y los veintisiete Estados miembros restantes, los derechos así conferidos deben estar condicionados a la concesión de derechos equivalentes por parte del Reino Unido a las compañías aéreas a las que se haya otorgado una licencia en la Unión y estar sujetos a ciertas condiciones que garanticen una competencia leal.

(5) Para que refleje su carácter temporal, la aplicación del presente Reglamento debe limitarse a un breve período de tiempo, sin perjuicio de la posible negociación y entrada en vigor de un futuro acuerdo, del que la Unión sea parte, que regule la prestación de servicios aéreos con el Reino Unido. Se debe conceder a la Comisión, por recomendación suya, tan pronto como sea posible, una autorización para negociar un acuerdo global de transporte aéreo con el Reino Unido. Dicho acuerdo debe negociarse y concluirse sin demora.



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

(7) Teniendo en cuenta las circunstancias únicas y excepcionales que hacen necesaria la adopción del presente Reglamento, y de conformidad con los Tratados, es conveniente que la Unión ejerza temporalmente las correspondientes competencias compartidas que le atribuyen los Tratados. No obstante, cualquier efecto del presente Reglamento sobre el reparto de competencias entre la Unión y los Estados miembros debe estar estrictamente limitado en el tiempo. La competencia de la Unión debe ejercerse, por tanto, únicamente con respecto al período de aplicación del presente Reglamento. En consecuencia, la Unión debe dejar de ejercer la competencia compartida en cuanto deje de aplicarse el presente Reglamento. Por lo tanto, de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), los Estados miembros ejercerán de nuevo su competencia a partir de ese momento. Además, se recuerda que, tal como se establece en el Protocolo n.º 25 relativo al ejercicio de las competencias compartidas, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el alcance del ejercicio de la competencia de la Unión en el presente Reglamento solo abarcará los elementos regidos por el presente Reglamento y no incluirá todo el ámbito en cuestión. Las competencias respectivas de la Unión y de los Estados miembros con respecto a la celebración de acuerdos internacionales en el ámbito del transporte aéreo deben determinarse de conformidad con los Tratados y teniendo en cuenta la legislación de la Unión aplicable.

(8) De conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, a fin de mantener las licencias de explotación válidas, las compañías aéreas de la Unión deben cumplir en todo momento, en particular, los requisitos de propiedad y control establecidos en dicho Reglamento. En caso de que la retirada del Reino Unido de la Unión se produzca sin un acuerdo de retirada, es probable que algunas compañías aéreas de la Unión encuentren dificultades para cumplir dichos requisitos a partir de la fecha de retirada. Por consiguiente, es necesario establecer medidas de contingencia. De conformidad con los principios de igualdad de trato y de proporcionalidad, estas medidas deben limitarse a lo estrictamente necesario para hacer frente a los problemas derivados de la retirada desordenada del Reino Unido de la Unión. Teniendo en cuenta los mismos principios, es asimismo necesario establecer mecanismos que permitan un estrecho seguimiento de los avances hacia el cumplimiento de los requisitos de propiedad y control, así como la retirada de la licencia de explotación, cuando esté justificado. Con el fin de evitar el cese repentino de las operaciones y permitir, en particular, la repatriación de los viajeros afectados, la revocación de las licencias de explotación no conformes, en caso de que no se haya presentado un plan adecuado de medidas correctoras, debe hacerse efectiva dos semanas después de la decisión de revocación.

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

(10) La Comisión y los Estados miembros deben resolver los problemas que puedan afectar a los actuales sistemas de distribución del tráfico como consecuencia de la retirada del Reino Unido de la Unión. En particular, deben adoptarse medidas adecuadas para asegurar el pleno cumplimiento de estos sistemas y facilitar, en la mayor medida posible, una transición ordenada, con el fin de evitar perturbaciones a los viajeros y a las empresas de la Unión.

(11) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución respecto a la adopción de medidas que garanticen un justo grado de reciprocidad entre los derechos otorgados de manera unilateral por la Unión y el Reino Unido a las compañías aéreas del otro, y garantizar que las compañías aéreas de la Unión puedan competir con las compañías aéreas del Reino Unido en condiciones justas en la prestación de servicios aéreos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. Habida cuenta de sus posibles repercusiones en las conexiones aéreas de los Estados miembros, debe utilizarse el procedimiento de examen para la adopción de dichas medidas. La Comisión debe adoptar actos de ejecución inmediatamente



aplicables cuando, en casos debidamente justificados, así lo exijan razones imperiosas de urgencia. Estos casos debidamente justificados podrían ser aquellos en los que el Reino Unido no conceda derechos equivalentes a las compañías aéreas de la Unión y, por lo tanto, cause un desequilibrio manifiesto, o en los que unas condiciones de competencia menos favorables que aquellas de las que gozan las compañías aéreas del Reino Unido en la prestación de servicios de transporte aéreo regulados por el presente Reglamento amenacen la viabilidad económica de las compañías aéreas de la Unión.

(12) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer medidas provisionales que regulen el transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido en caso de que no exista un acuerdo de retirada, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TUE. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(13) El ámbito de aplicación territorial del presente Reglamento y las referencias que en él se hacen al Reino Unido no incluyen Gibraltar.

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

(15) Las disposiciones del presente Reglamento deben entrar en vigor con carácter de urgencia y aplicarse, en principio, a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados dejen de aplicarse al Reino Unido, salvo que un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido haya entrado en vigor en esa fecha. Sin embargo, con el fin de permitir que se realicen lo antes posible los procedimientos administrativos necesarios, ciertas disposiciones deben aplicarse a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

El presente Reglamento establece un conjunto temporal de medidas reguladoras del transporte aéreo entre la Unión y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte («Reino Unido») tras su retirada de la Unión.

Artículo 2. *Ejercicio de la competencia.*

1. El ejercicio de la competencia de la Unión con arreglo al presente Reglamento se limitará al período de aplicación del presente Reglamento tal como se define en el artículo 16, apartado 4. Finalizado dicho período, la Unión dejará inmediatamente de ejercer dicha competencia y los Estados miembros ejercerán de nuevo su competencia de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del TFUE.

2. El ejercicio de la competencia de la Unión sobre la base del presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros, en materia de derechos de tráfico, en cualquier negociación, firma o celebración, en curso o futura, de acuerdos internacionales en materia de servicios aéreos con cualquier otro tercer país, así como con el Reino Unido con respecto al período a partir del cual deje de ser aplicable el presente Reglamento.

3. El ejercicio de la competencia de la Unión a que se refiere el apartado 1 solo afecta a los elementos regulados por el presente Reglamento.

4. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las competencias respectivas de la Unión y de los Estados miembros en el ámbito del transporte aéreo en relación con elementos distintos de los regulados por el presente Reglamento.

Artículo 3. *Definiciones.*



A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

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

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

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

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

- a) tiene su centro de actividad principal en el Reino Unido, y
- b) cumple una de las dos condiciones siguientes:

i) el Reino Unido y/o ciudadanos del Reino Unido son propietarios de más del 50% de la empresa y la controlan efectivamente, de manera directa o indirecta a través de una o más empresas intermedias, o

ii) Estados miembros de la Unión y/o nacionales de Estados miembros de la Unión y/u otros Estados miembros del Espacio Económico Europeo y/o nacionales de dichos Estados, en cualquier combinación, ya sea solos o junto con el Reino Unido y/o nacionales del Reino Unido, son propietarios de más del 50% de la empresa y la controlan efectivamente, de manera directa o indirecta a través de una o más empresas intermedias;

c) en el caso mencionado en la letra b), inciso ii), era titular de una licencia de explotación válida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 el día anterior al primer día de aplicación del presente Reglamento, que se indica en el artículo 16, apartado 2, párrafo primero;

5) «control efectivo»: una relación constituida por derechos, contratos o cualesquiera otros medios que, separados o conjuntamente y tomando en consideración elementos de hecho o de derecho, concedan la posibilidad de ejercer, directa o indirectamente, una influencia decisiva sobre una empresa, en particular mediante:

- a) el derecho de utilizar total o parcialmente los activos de una empresa;
- b) derechos o contratos que confieran una influencia decisiva sobre la composición, las votaciones o las decisiones de los órganos de una empresa o que por otros medios confieran una influencia decisiva en la gestión de las actividades de la empresa;

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

a) conducta que consiste en:

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

ii) abusos de posición dominante por parte de una o más compañías aéreas,

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

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

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

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



- b) la condonación o la no recaudación de ingresos que de otro modo se percibirían;
- c) el suministro entrega de bienes o prestación de servicios distintos de la infraestructura general, o la adquisición de bienes o servicios, o
- d) la realización de pagos a un mecanismo de financiación o la encomienda a una entidad privada de una o varias de las funciones indicadas en las letras a), b) y c), que normalmente incumbirían al gobierno o a otro organismo público, y la práctica no difiera, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los gobiernos.

No se considerará que se ha otorgado un beneficio como consecuencia de una aportación financiera realizada por un gobierno u otro organismo público si un operador del mercado privado, impulsado exclusivamente por perspectivas de rentabilidad, en la misma situación que el organismo público en cuestión, hubiera realizado la misma aportación financiera;

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

- a) la autoridad es independiente desde el punto de vista operativo y está dotada adecuadamente con los recursos necesarios para desempeñar sus funciones;
- b) la autoridad tiene las garantías necesarias de independencia de la influencia política o de otro tipo y actúa de manera imparcial en el desempeño de sus deberes y en el ejercicio de sus competencias, y
- c) las decisiones de la autoridad son recurribles por la vía judicial;

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

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

- a) que en cada vuelo haya asientos o capacidad de transporte de carga o de correo disponibles para su adquisición de manera individual por el público (ya sea directamente a la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);
- b) que esté organizado de suerte que garantice el tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos:
 - i) de acuerdo con un horario publicado, o
 - ii) mediante vuelos que, por su regularidad o frecuencia, constituyan de forma patente una serie sistemática;

11) «servicio de transporte aéreo no regular»: un servicio de transporte aéreo comercial realizado que no sea un servicio aéreo regular;

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

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

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

Artículo 4. Derechos de tráfico.

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

- a) volar por el territorio de la Unión sin aterrizar;
- b) hacer escalas en el territorio de la Unión con fines no comerciales, en el sentido del Convenio de Chicago;

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

d) durante un máximo de cinco meses a partir del primer día de aplicación establecido en el artículo 16, apartado 2, párrafo primero, realizar servicios de transporte aéreo internacional regular y no regular para servicios exclusivamente de carga entre cualquier par de puntos, de los cuales uno está situado en el territorio de la Unión y el otro en el territorio de un tercer país, como parte de un servicio con origen o destino en el territorio del Reino Unido. La capacidad estacional total que deben ofrecer las compañías aéreas del Reino Unido por dichos servicios no superará el número total de frecuencias operadas por dichas compañías para esos servicios durante las temporadas IATA de invierno y verano del año 2018, respectivamente, pro rata temporis;

e) durante un período máximo de siete meses a partir del primer día de aplicación establecido en el artículo 16, apartado 2, párrafo primero, seguirán prestando servicios aéreos regulares en rutas sujetas a obligaciones de servicio público cuando el derecho de explotación se haya concedido de conformidad con los artículos 16 y 17 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento y a reserva del cumplimiento de las condiciones establecidas para dichos servicios en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

2. Los Estados miembros utilizarán el período mencionado en el apartado 1, letra e), a fin de adoptar todas las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento de los servicios públicos considerados necesarios tras la expiración de dicho período, de conformidad con los artículos 16 y 17 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

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

Artículo 5. Acuerdos de cooperación comercial.

1. Se podrán prestar servicios de transporte aéreo con arreglo al artículo 4 del presente Reglamento en virtud de acuerdos de cooperación comercial, tales como reserva de capacidad o código compartido, como se indica a continuación:

a) la compañía aérea del Reino Unido podrá actuar como compañía encargada de la comercialización con cualquier compañía aérea que sea una compañía aérea de la Unión o una compañía aérea del Reino Unido, o con cualquier compañía operadora de un tercer país que, con arreglo al Derecho de la Unión o, en su caso, al Derecho del Estado miembro o de los Estados miembros afectados, goce de los derechos de tráfico necesarios así como del derecho a que sus compañías ejerzan dichos derechos en virtud del acuerdo en cuestión;

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

2. En ningún caso se recurrirá a acuerdos de cooperación comercial, ya sea como de compañía operadora o como compañía de comercialización, como consecuencia de los cuales una compañía aérea del Reino Unido ejerza derechos distintos de los previstos en el artículo 4, apartado 1.

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

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



Artículo 6. Arrendamiento de aeronaves.

1. En el ejercicio de los derechos contemplados en el artículo 4, apartado 1, una compañía aérea del Reino Unido podrá prestar servicios de transporte aéreo con sus propias aeronaves y en todos los casos siguientes:

- a) utilización de aeronaves sin tripulación arrendadas a cualquier arrendador;
- b) utilización de aeronaves con tripulación arrendadas a cualquier otra compañía aérea del Reino Unido;
- c) utilización de aeronaves con tripulación arrendadas a compañías aéreas de cualquier país distinto del Reino Unido, siempre que el arrendamiento esté justificado sobre la base de necesidades excepcionales, necesidades de capacidad estacionales o dificultades operativas del arrendatario y que el arrendamiento no exceda de la duración estrictamente necesaria para satisfacer esas necesidades o superar esas dificultades.

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

Artículo 7. Tratamiento de las licencias de explotación en relación con los requisitos de propiedad y control.

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, cuando una compañía aérea titular de una licencia de explotación expedida por un Estado miembro distinto del Reino Unido deje de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 4, letra f), de dicho Reglamento («requisitos en materia de propiedad y control») debido a la retirada del Reino Unido de la Unión, el incumplimiento de dichos requisitos no afectará a la validez de la licencia de explotación hasta el final de un período de seis meses a partir del primer día de aplicación establecido en el artículo 16, apartado 2, párrafo primero, del presente Reglamento, siempre que se cumplan las condiciones fijadas en los apartados 2 a 5 del presente artículo.

2. En un plazo de dos semanas a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, la compañía aérea presentará un plan de medidas correctoras a la autoridad competente para la concesión de licencias. Dicho plan establecerá, de manera completa y precisa, las medidas destinadas a cumplir plenamente los requisitos en materia de propiedad y control a más tardar el primer día siguiente al período indicado en el apartado 1 del presente artículo. En caso de que la compañía aérea no haya presentado un plan dentro del plazo, la autoridad competente para la concesión de licencias, tras haber brindado a la compañía aérea la oportunidad de dar a conocer su opinión, revocará inmediatamente la licencia de explotación, pero, como muy pronto, a partir de la fecha mencionada en el artículo 16, apartado 2, párrafo primero, e informará al respecto a la Comisión. Dicha revocación será efectiva dos semanas después de la decisión de la autoridad competente para la concesión de licencias, pero, como muy pronto, a partir de la fecha a que se refiere el artículo 16, apartado 2. La autoridad competente para la concesión de licencias notificará su decisión a la compañía aérea e informará al respecto a la Comisión.

3. En caso de que la compañía aérea de que se trate haya presentado un plan de medidas correctoras dentro del plazo previsto en el apartado 2, la autoridad competente para la concesión de licencias evaluará, en un plazo de dos meses a partir de la recepción del plan, si mediante las medidas establecidas en el plan se van a cumplir plenamente los requisitos en materia de propiedad y control a más tardar el primer día siguiente al período mencionado en el apartado 1, y si resulta probable que la compañía aérea termine de aplicar las medidas para esa fecha. La autoridad competente para la concesión de licencias informará a la compañía aérea y a la Comisión de su evaluación.

4. En caso de que la autoridad competente para la concesión de licencias considere, después de dar a la compañía aérea de que se trate la oportunidad de dar a conocer su opinión, que mediante las medidas previstas en el plan no se van a cumplir plenamente los requisitos en materia de propiedad y control a más tardar el primer día siguiente al período mencionado en el apartado 1, o en caso de que resulte improbable que la compañía aérea de que se trate termine de aplicar las medidas en esa fecha, podrá revocar inmediatamente la licencia de explotación. Dicha revocación será efectiva dos semanas después de la decisión de la autoridad competente de la concesión de



licencias. La autoridad competente para la concesión de licencias notificará su decisión a la compañía aérea e informará al respecto a la Comisión.

5. En caso de que la autoridad competente para la concesión de licencias considere que mediante las medidas establecidas en el plan se van a cumplir plenamente los requisitos en materia de propiedad y control a más tardar el primer día siguiente al período mencionado en el apartado 1, y en caso de que resulte probable que la compañía aérea termine de aplicar dichas medidas para esa fecha, efectuará un seguimiento estrecho y continuo de la aplicación del plan e informará periódicamente a la Comisión de sus conclusiones.

6. Al final del período mencionado en el apartado 1, la autoridad competente para la concesión de licencias decidirá si la compañía aérea cumple plenamente los requisitos en materia de propiedad y control. Si la autoridad competente para la concesión de licencias, después de haber dado a la compañía aérea la oportunidad de dar a conocer su opinión, decide que la compañía aérea no cumple plenamente los requisitos en materia de propiedad y control, revocará la licencia de explotación a partir del primer día siguiente al período mencionado en el apartado 1.

7. En caso de que, tras haber dado a la autoridad competente para la concesión de licencias y a la compañía aérea de que se trate la oportunidad de dar a conocer sus opiniones, la Comisión considere que la autoridad competente para la concesión de licencias no ha revocado la licencia de explotación correspondiente, cuando dicha revocación sea obligatoria con arreglo a los apartados 2 o 6 del presente artículo, la Comisión solicitará, de conformidad con el artículo 15, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, a la autoridad competente para la concesión de licencias que revoque la licencia de explotación. Se aplicarán los párrafos tercero y cuarto del artículo 15, apartado 3, de dicho Reglamento.

8. El presente artículo se entiende sin perjuicio de la aplicación de otras disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

Artículo 8. Equivalencia de derechos.

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

2. En aquellos casos en que determine que los derechos otorgados por el Reino Unido a las compañías aéreas de la Unión no son equivalentes, de hecho o de derecho, a los otorgados a las compañías aéreas del Reino Unido en el marco del presente Reglamento, o que todas las compañías aéreas de la Unión no pueden acceder en igualdad de condiciones a dichos derechos, la Comisión adoptará, sin demora y a fin de restablecer la equivalencia, actos de ejecución para:

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

b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoquen dichas autorizaciones de explotación, o c) establecer obligaciones financieras o restricciones de explotación.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2. Se adoptarán de conformidad con el procedimiento de urgencia a que se refiere el artículo 15, apartado 3, cuando, en casos debidamente justificados de acusada falta de equivalencia a efectos del apartado 2, así lo exijan razones imperiosas de urgencia.

Artículo 9. Competencia leal.

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



2. En aquellos casos en que determine que, como consecuencia de cualquiera de las situaciones a las que se hace referencia en el apartado 3 del presente artículo, dichas condiciones son sensiblemente menos favorables que las que disfrutaban las compañías aéreas del Reino Unido, la Comisión adoptará, sin demora y para remediar esa situación, actos de ejecución para:

- a) establecer límites a la capacidad admisible para los servicios de transporte aéreo regulares disponible para las compañías aéreas del Reino Unido y exigir a los Estados miembros que adapten en consecuencia las autorizaciones de explotación de las compañías aéreas del Reino Unido, tanto las existentes como las recientemente otorgadas;
- b) exigir a los Estados miembros que denieguen, suspendan o revoken dichas autorizaciones de explotación para algunas o todas las compañías aéreas del Reino Unido, o
- c) establecer obligaciones financieras o restricciones de explotación.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2. Se adoptarán de conformidad con el procedimiento de urgencia a que se refiere el artículo 15, apartado 3, cuando, en casos debidamente justificados de amenaza a la viabilidad económica de una o más operaciones de compañías aéreas de la Unión, así lo exijan razones imperiosas de urgencia.

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

- a) la concesión de subvenciones por parte del Reino Unido;
- b) el hecho de que el Reino Unido no disponga de normativa sobre competencia o que no la aplique de manera efectiva;
- c) el hecho de que el Reino Unido no haya establecido o mantenido una autoridad independiente de defensa de la competencia;
- d) la aplicación por parte del Reino Unido de normas en materia de protección de los trabajadores, seguridad, medio ambiente o derechos de los viajeros que sean menos estrictas que las establecidas en el Derecho de la Unión o, en ausencia de disposiciones aplicables en el Derecho de la Unión, menos estrictas que las aplicadas por todos los Estados miembros o, en cualquier caso, menos estrictas que las normas internacionales pertinentes;
- e) cualquier forma de discriminación hacia las compañías aéreas de la Unión.

4. A los efectos del apartado 1, la Comisión podrá solicitar información a las autoridades competentes del Reino Unido, las compañías aéreas del Reino Unido o los aeropuertos del Reino Unido. Cuando las autoridades competentes del Reino Unido, la compañía aérea del Reino Unido o el aeropuerto del Reino Unido no proporcionen la información solicitada dentro del plazo razonable señalado por la Comisión, o proporcionen información incompleta, la Comisión podrá actuar de conformidad con el apartado 2.

5. El Reglamento (CE) n.º 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo no se aplicará a las materias que estén incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Artículo 10. Autorización de explotación.

1. Sin perjuicio del Derecho de la Unión y nacional en materia de seguridad de la aviación, para ejercer los derechos que se les otorgan en virtud del artículo 4, las compañías aéreas del Reino Unido estarán obligadas a obtener una autorización de explotación de cada Estado miembro en el que deseen operar.

2. Tras la recepción de una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, el Estado miembro de que se trate otorgará la correspondiente autorización de explotación sin dilaciones indebidas, a condición de que:

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



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

3. Sin perjuicio de la necesidad de prever un plazo suficiente para realizar las evaluaciones necesarias, las compañías aéreas del Reino Unido tienen derecho a presentar sus solicitudes de autorizaciones de explotación a partir del día en que el presente Reglamento entre en vigor. Los Estados miembros estarán facultados para aprobar dichas solicitudes a partir de ese día, siempre que se cumplan las condiciones para dicha aprobación. Ahora bien, cualquier autorización así concedida surtirá efecto como muy pronto el primer día de aplicación establecido en el artículo 16, apartado 2, párrafo primero.

Artículo 11. *Planes operativos, programas y horarios.*

1. Las compañías aéreas del Reino Unido presentarán los planes operativos, programas y horarios de los servicios aéreos a las autoridades competentes de cada Estado miembro afectado, para su aprobación. Dicha presentación se realizará al menos treinta días antes del inicio de las operaciones.

2. A reserva de lo dispuesto en el artículo 10, los planes operativos, programas y horarios para la temporada IATA que estén en curso el primer día de aplicación del presente Reglamento establecido en el artículo 16, apartado 2, párrafo primero, y aquellos para la primera temporada posterior podrán presentarse y aprobarse antes de dicha fecha.

3. El presente Reglamento no impedirá que los Estados miembros expidan autorizaciones para la explotación de servicios aéreos regulares por parte de compañías aéreas de la Unión en el ejercicio de los derechos que les otorga el Reino Unido. Por lo que respecta a dichas autorizaciones, los Estados miembros no practicarán discriminaciones entre las compañías aéreas de la Unión.

Artículo 12. *Denegación, revocación, suspensión y limitación de la autorización.*

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

- a) la compañía aérea no reúna las condiciones para ser considerada compañía aérea del Reino Unido en virtud del presente Reglamento, o
- b) no se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 10, apartado 2.

2. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán la autorización de explotación de una compañía aérea del Reino Unido, o impondrán condiciones a dicha autorización, o limitarán las operaciones de dicha compañía aérea o impondrán condiciones a estas en cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) cuando no se cumplan los requisitos de seguridad aeronáutica y de aviación aplicables;
- b) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida del territorio del Estado miembro de que se trate, respecto de la aeronave que realice transporte aéreo;
- c) cuando no se cumplan los requisitos aplicables a la admisión, la explotación o la salida del territorio del Estado miembro de que se trate, respecto de los viajeros, la tripulación, el equipaje, la carga y/o el correo a bordo de una aeronave (incluyendo la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad, o en el caso del correo, los reglamentos postales).

3. Los Estados miembros denegarán, revocarán, suspenderán o limitarán las autorizaciones de explotación de compañías aéreas del Reino Unido, o impondrán condiciones a dichas autorizaciones, o limitarán sus operaciones o impondrán condiciones a estas, cuando así se lo exija la Comisión de conformidad con los artículos 8 o 9.



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

Artículo 13. Certificados y licencias.

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

Artículo 14. Consulta y cooperación.

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

2. Previa solicitud, los Estados miembros facilitarán a la Comisión, sin dilaciones indebidas, cualquier información obtenida de conformidad con el apartado 1 del presente artículo o cualquier otra información pertinente para la aplicación de los artículos 8 y 9.

Artículo 15. Procedimiento de comité.

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

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

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

Artículo 16. Entrada en vigor y aplicación.

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

2. Se aplicará a partir del día siguiente a aquel en el cual el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 3, del TUE.

No obstante, el artículo 7, el artículo 10, apartado 3, y el artículo 11, apartado 2, se aplicarán a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

3. El presente Reglamento no se aplicará si un acuerdo de retirada celebrado con el Reino Unido de conformidad con el artículo 50, apartado 2, del TUE ha entrado en vigor en la fecha mencionada en el párrafo primero del apartado 2.

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

- a) la fecha en que entre en vigor o, en su caso, se aplique provisionalmente, un acuerdo global que regule la prestación de transporte aéreo con el Reino Unido y del que la Unión sea parte, o
- b) el 30 de marzo de 2020.



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

Hecho en Estrasburgo, el 25 de marzo de 2019.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
A. TAJANI

Por el Consejo
El Presidente
G. CIAMBA

© Unión Europea, <http://eur-lex.europa.eu/>

Únicamente se consideran auténticos los textos legislativos de la Unión Europea publicados en la edición impresa del *Diario Oficial de la Unión Europea*.