



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.4.2006
COM(2006) 169 final

2006/0058 (CNS)

Propuesta de

**DECISIÓN DEL CONSEJO Y DE LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS
DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL
SENO DEL CONSEJO**

**sobre la firma y la aplicación provisional del Acuerdo de transporte aéreo entre la
Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de
América, por otra**

Propuesta de

**DECISIÓN DEL CONSEJO Y DE LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS
DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL
SENO DEL CONSEJO**

**sobre la celebración del Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus
Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra**

(presentadas por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Justificación y objetivos de la propuesta**

El Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra, se ha negociado en virtud de un mandato recibido del Consejo en junio de 2003. Los servicios aéreos entre la UE y los Estados Unidos se operan actualmente sobre la base de acuerdos bilaterales suscritos por los Estados miembros. Esos acuerdos bilaterales contienen disposiciones que, según sentencia del Tribunal de Justicia de noviembre de 2002, son incompatibles con el Derecho comunitario, motivo por el cual es imprescindible establecer un nuevo marco comunitario que regule los servicios aéreos UE / Estados Unidos. El nuevo Acuerdo, de gran alcance, constituye una primera fase y contiene un compromiso de ambas partes para iniciar negociaciones sobre una segunda fase según plazos definidos. El acuerdo satisface los requisitos jurídicos de la Comunidad y supondrá inmediatamente importantes ventajas económicas para los viajeros y los expedidores transatlánticos.

- **Contexto general**

El mandato de negociación establecía el objetivo de crear una zona de aviación abierta (ZAA) entre la UE y los Estados Unidos. Con ello se inauguraría un mercado único del transporte aéreo entre la Unión Europea y los Estados Unidos, en el cual la inversión podría circular libremente y las líneas aéreas europeas y de los Estados Unidos podrían ofrecer servicios aéreos sin restricciones, incluso en los mercados interiores de ambas Partes. La plena consecución de los objetivos del mandato requería cambios importantes en la legislación de los Estados Unidos, en particular, para eliminar las restricciones legales vigentes en materia tanto de propiedad y control de las líneas aéreas estadounidenses como de cabotaje. Estas cuestiones siguen siendo políticamente muy delicadas en los Estados Unidos. Por consiguiente, el mandato reconoce expresamente la posibilidad de una aplicación del acuerdo en varias etapas, aunque exige mecanismos que garanticen el avance a fases ulteriores.

En el curso de las negociaciones, la UE aceptó que el cabotaje no se abordara en una primera fase, pero dejó claro a la parte estadounidense que ello resultaría aceptable para la Unión Europea sólo si se alcanzaban progresos significativos en el tema de la eliminación de las restricciones sobre la propiedad y el control de las líneas aéreas de los Estados Unidos. El 2 de noviembre de 2005, el Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos emitió un "anuncio de modificación normativa" "*Notice of Proposed Rulemaking*" (NPRM) en el que se reinterpretaba el requisito legal de que las líneas aéreas de los Estados Unidos deben estar bajo el "control efectivo" ("actual control") de ciudadanos estadounidenses, con el fin de ampliar las oportunidades de los ciudadanos extranjeros de invertir y participar en la gestión de dichas empresas.

Sobre la base de las directrices de negociación del mandato, la Comisión dio su aprobación al texto del acuerdo con los Estados Unidos de América en la ronda final de negociación el 18 de noviembre de 2005. Al aprobar el texto del acuerdo, la UE declaró que, a la hora de decidir si se procede con el acuerdo, la Comunidad Europea y

sus Estados miembros considerarían los efectos del proceso del NPRM en la versión final de la norma legal correspondiente. En consecuencia, la adopción de la decisión por parte del Consejo queda sujeta a la aprobación previa por parte del Departamento de Transportes de los Estados Unidos de una norma final que el Consejo considere un cambio claro, significativo e importante de la política de los Estados Unidos en este terreno. Si la norma final del Departamento de Transporte se publica con la suficiente antelación y el Consejo la valora positivamente, se prevé que la firma del acuerdo tendrá lugar en el primer semestre de 2006.

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

Las disposiciones del Acuerdo sustituyen a los 20 acuerdos bilaterales de servicios aéreos vigentes entre los Estados miembros y los Estados Unidos.

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

La celebración de un acuerdo de transporte aéreo con los Estados Unidos constituye desde hace mucho una prioridad para la UE y supone un factor clave para el desarrollo de la política exterior de aviación de la Unión Europea, según se indica en la Comunicación de la Comisión COM(2005) 79 final – "Desarrollo de la política exterior comunitaria en el sector de la aviación". El Acuerdo contribuirá también a alcanzar un objetivo fundamental de la política exterior comunitaria de aviación adaptando a la legislación comunitaria los acuerdos bilaterales de servicios aéreos vigentes.

2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

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

A lo largo de todo el proceso de negociación, la Comisión ha consultado ampliamente con las partes interesadas, en especial en el marco de reuniones periódicas celebradas por el Foro Consultivo, en el que participan representantes de las compañías aéreas, los aeropuertos y las organizaciones laborales.

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

El Foro Consultivo ha celebrado más de 10 reuniones en las que se debatieron pormenorizadamente todos los elementos de las negociaciones. Todas las observaciones de las partes interesadas se tuvieron debidamente en cuenta en la preparación de la posición negociadora de la Comunidad.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

No hubo necesidad de asesoramiento técnico exterior.

- **Evaluación de impacto**

El acuerdo representa un importante paso hacia el objetivo último de la Unión Europea de crear una zona abierta de aviación entre la UE y los Estados Unidos. En un informe elaborado para la Comisión en 2002 por la empresa consultora estadounidense Brattle

Group, se estimaba que una zona abierta de aviación entre la UE y los Estados Unidos generaría más de 17 millones de pasajeros adicionales al año, supondría ventajas económicas para los consumidores, cifradas en un mínimo de cinco mil millones de euros anuales, e impulsaría el empleo a ambos lados del Atlántico.

El Acuerdo crea un Comité Mixto encargado de revisar su aplicación y efectos.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

El Acuerdo, de gran alcance, supone la primera fase de un proceso y sustituye a los acuerdos bilaterales vigentes entre los Estados miembros y los Estados Unidos. El Acuerdo elimina todas las restricciones que afectan actualmente a los derechos de las compañías aéreas, tanto comunitarias como estadounidenses, en sus operaciones entre puntos situados en la Comunidad Europea y los Estados Unidos. A este respecto, elimina los obstáculos al derecho de establecimiento de las compañías aéreas comunitarias en el interior de la Comunidad, incluido el derecho a un acceso al mercado no discriminatorio, en relación con la prestación de servicios aéreos con origen y destino en los Estados Unidos, según lo señalado en las sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en los asuntos C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 y C-476/98

- **Base legal**

Artículo 80, apartado 2, conjuntamente con el artículo 300, apartado 2, párrafo primero, primera frase, y el artículo 300, apartado 3, párrafo primero.

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad se aplica en cuanto el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

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

El Acuerdo crea nuevos mecanismos a nivel comunitario para la prestación de servicios aéreos trasatlánticos que sustituyen a los acuerdos vigentes suscritos por los distintos Estados miembros. El Acuerdo crea simultáneamente para todas las compañías aéreas comunitarias condiciones uniformes de acceso al mercado y funda nuevos mecanismos de cooperación en materia de reglamentación entre la Comunidad Europea y los Estados Unidos en áreas esenciales para una operación segura, protegida y eficiente de los servicios aéreos trasatlánticos. En particular, se refuerza la cooperación en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección de la aviación. También se crean nuevos mecanismos de cooperación entre las autoridades de competencia de las Partes en la aplicación de sus respectivos regímenes de competencia al mercado transatlántico de la aviación internacional. Estos mecanismos sólo pueden realizarse a nivel comunitario porque se relacionan con ámbitos de competencia exclusivamente comunitaria.

La actuación comunitaria permitirá alcanzar mejor los objetivos de la propuesta por las

razones que se exponen a continuación:

El Acuerdo permite la extensión simultánea de sus condiciones a los 25 Estados miembros, aplicando sin discriminación las mismas reglas y beneficiando a todas las compañías aéreas de la Comunidad con independencia de su nacionalidad. Estas compañías aéreas podrán operar libremente desde cualquier punto situado en la Unión Europea a cualquier otro situado en los Estados Unidos.

La eliminación de todas las restricciones de acceso al mercado entre la UE y los Estados Unidos no solamente atraerá nuevas empresas al mercado y creará oportunidades de explotación en aeropuertos infrautilizados, sino que también facilitará los procesos de concentración de las compañías aéreas comunitarias.

El acuerdo garantiza a todas las compañías aéreas comunitarias acceso a oportunidades comerciales como la prestación de aeronaves con tripulación a las compañías aéreas de los Estados Unidos, que ningún Estado miembro había podido obtener negociando por sí solo. Uno de los principales objetivos del mandato es alcanzar la igualdad de condiciones entre las compañías aéreas de la UE y los Estados Unidos, lo cual precisa una intensa cooperación en materia de reglamentación que sólo puede materializarse a nivel comunitario.

En consecuencia, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

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

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

- **Instrumentos elegidos**

Instrumentos propuestos: otros.

No convienen otros instrumentos por la siguiente razón:

Las relaciones exteriores en el ámbito de la aviación sólo pueden regularse con acuerdos internacionales

4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene incidencia en el presupuesto comunitario.

Propuesta de

**DECISIÓN DEL CONSEJO Y DE LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS
DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL
SENO DEL CONSEJO**

**sobre la firma y la aplicación provisional del Acuerdo de transporte aéreo entre la
Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de
América, por otra**

**EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS
GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS
EN EL SENO DEL CONSEJO**

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, apartado 2, conjuntamente con su artículo 300, apartado 2, párrafo primero, primera frase.

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad y los Estados miembros un Acuerdo de transporte aéreo con los Estados Unidos de América (en lo sucesivo denominado «el Acuerdo»).
- (2) El Acuerdo se rubricó el
- (3) El Acuerdo debe ser firmado y aplicado provisionalmente por la Comunidad y los Estados miembros, a reserva de su posible celebración en una fecha posterior.
- (4) En la actualidad, la legislación estadounidense prescribe entre otras cosas que, para que una línea aérea pueda recibir la licencia que la califique de compañía aérea de los Estados Unidos, ha de encontrarse bajo el "control efectivo" de ciudadanos de ese país. Dicho requisito ha sido interpretado por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos en una Declaración de política general que figura en la Parte 399.88 del Título 14 del Code of Federal Regulations (en lo sucesivo "la declaración CFR 14, Parte 399.88").
- (5) El Acuerdo se basa en el entendimiento de que los Estados Unidos aplicarán la interpretación del requisito legal del "control efectivo" que realiza el Departamento del Transporte en la declaración CFR 14, Parte 399.88 de modo que se brinde a los nacionales de los Estados miembros que hayan invertido en una línea aérea de los Estados Unidos la posibilidad de ejercer un grado proporcional de influencia sobre las operaciones comerciales de la empresa. En consecuencia, si las autoridades de aviación o los tribunales de los Estados Unidos no interpretan o aplican de esa manera la declaración CFR 14, Parte 399.88, o bien si esta última es modificada, revocada, retirada o anulada, salvo si es sustituida por otra que otorgue un trato no menos

favorable a los inversores comunitarios, la Comunidad y los Estados miembros suspenderán la aplicación provisional del Acuerdo.

- (6) Es necesario establecer procedimientos para decidir, en su caso, la suspensión de la aplicación provisional del Acuerdo. También hay que fijar procedimientos adecuados para la participación de la Comunidad y los Estados miembros en el Comité Mixto que se crea en virtud del artículo 17 del Acuerdo, así como en los procedimientos de arbitraje regulados por el artículo 18 y en la aplicación de determinadas disposiciones en materia de seguridad aérea, protección de la aviación, derechos de tráfico y ayudas públicas.

DECIDEN:

Artículo 1 (Firma)

A reserva de su posible celebración en fecha posterior, se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a la persona facultada para firmar, en nombre de la Comunidad, el Acuerdo de transporte aéreo entre, por una parte, la Comunidad Europea y sus Estados miembros y, por otra, los Estados Unidos de América. El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2 (Aplicación provisional)

1. A la espera de su entrada en vigor, el presente Acuerdo será aplicado con carácter provisional por la Comunidad y los Estados miembros a partir del [...].
2. La decisión de suspender la aplicación provisional del Acuerdo, y la correspondiente notificación a los Estados Unidos de conformidad con el artículo 24, apartado 2, del Acuerdo, así como la decisión de retirar dicha notificación, habrán de ser adoptadas por el Consejo, en nombre de la Comunidad y los Estados miembros, por unanimidad y sobre la base de una propuesta de la Comisión.
3. Si, de conformidad con el procedimiento del apartado 2, el Consejo determina que:
 - a) la declaración CFR 14, Parte 399.88, u otra que la suceda, está siendo interpretada o aplicada por las autoridades aeronáuticas o los tribunales de los Estados Unidos de manera que no se ofrezca a los nacionales de los Estados miembros que hayan invertido en una línea aérea de los Estados Unidos la posibilidad de ejercer un grado de influencia proporcional sobre las operaciones comerciales de la empresa, con excepción de las cuestiones tocantes a la seguridad aérea, la protección de la aviación y los compromisos de la Reserva Civil de Flotas Aéreas; o
 - b) la declaración CFR 14, Parte 399.88, u otra que la suceda, es modificada de manera que suponga un trato menos favorable para los nacionales de los Estados miembros que hayan invertido en una línea aérea de los Estados Unidos; o
 - c) la declaración CFR 14, Parte 399.88, u otra que la suceda, es retirada, revocada o anulada, salvo si es sustituida por otra que otorgue un trato no menos

favorable a los nacionales de los Estados miembros que hayan invertido en una línea aérea de los Estados Unidos,

cursará la notificación prevista en el artículo 24, apartado 2 del Acuerdo.

Artículo 3 (Comité Mixto)

1. La Comunidad y los Estados miembros estarán representados en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 17 del Acuerdo por la Comisión, asistida por representantes de los Estados miembros.
2. La posición que la Comunidad y sus Estados miembros vayan a adoptar en el seno del Comité Mixto con respecto a asuntos regulados por los artículos 17 o 19 del Acuerdo u otros que no requieran la adopción de una decisión con efecto legal será fijada por la Comisión. En todas las demás situaciones, el Consejo determinará la posición de la Comunidad y sus Estados miembros, pronunciándose por mayoría cualificada y previa propuesta de la Comisión.

Artículo 4 (Arbitraje)

1. La Comisión representará a la Comunidad y a los Estados miembros en los procedimientos de arbitraje regulados por el artículo 18 del Acuerdo.
2. Cualquier decisión de suspender las ventajas concedidas de conformidad con el artículo 18, apartado 7, del Acuerdo será tomada por el Consejo sobre la base de una propuesta de la Comisión. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.
3. Cualquier otra actuación adecuada que se vaya a adoptar con arreglo al artículo 18 del Acuerdo será decidida por la Comisión, con asistencia de un Comité especial de representantes de los Estados miembros nombrados por el Consejo.

Artículo 5 (Derechos de tráfico)

1. Los Estados miembros informarán por anticipado a la Comisión de cualquier decisión que se propongan adoptar de conformidad con los artículos 4 o 5 del Acuerdo.
2. Si en cualquier momento la Comisión determina que una decisión que un Estado miembro haya adoptado o se proponga adoptar con arreglo a los artículos 4 o 5 del Acuerdo es incompatible con este último, enviará una decisión a dicho Estado miembro requiriéndole para que tome las medidas necesarias a fin de atenerse a lo dispuesto en el Acuerdo. La Comisión informará al Consejo y a los demás Estados miembros de dicha decisión. Cualquier Estado miembro podrá recurrir al Consejo la decisión de la Comisión en el plazo de 10 días hábiles a partir de la notificación. El Consejo podrá tomar una decisión distinta en el mes siguiente a la fecha de presentación del recurso, pronunciándose por mayoría cualificada.

Artículo 6 (Seguridad aérea)

Los Estados miembros informarán inmediatamente a la Comisión de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 7 del Acuerdo.

Artículo 7 (Protección de la aviación)

Los Estados miembros informarán a la Comisión inmediatamente de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 8 del Acuerdo.

Artículo 8 (subvenciones y ayudas públicas)

1. Si un Estado miembro entiende que una subvención o ayuda que estén siendo consideradas o sean aplicadas por una entidad pública en territorio de los Estados Unidos ejercerán sobre la competencia los efectos negativos mencionados en el artículo 13, apartado 2 del Acuerdo, podrá poner el asunto en conocimiento de la Comisión, quien podrá dirigirse a dicha entidad o solicitar una reunión del Comité Mixto creado con arreglo al artículo 17 del Acuerdo.
2. Los Estados miembros informarán inmediatamente a la Comisión en caso de que los Estados Unidos entren en contacto con ellos con arreglo al artículo 13, apartado 3 del Acuerdo

Hecho en Bruselas,

*Por el Consejo
El Presidente*

Propuesta de

**DECISIÓN DEL CONSEJO Y DE LOS REPRESENTANTES DE LOS GOBIERNOS
DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS EN EL
SENO DEL CONSEJO**

**sobre la celebración del Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus
Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra**

**EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA Y LOS REPRESENTANTES DE LOS
GOBIERNOS DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA REUNIDOS
EN EL SENO DEL CONSEJO**

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 80, apartado 2, conjuntamente con su artículo 300, apartado 2, párrafo primero, primera frase, y su artículo 300, apartado 3, párrafo primero,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo¹

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión ha negociado en nombre de la Comunidad y los Estados miembros un Acuerdo de transporte aéreo con los Estados Unidos de América (en lo sucesivo denominado «el Acuerdo»).
- (2) El Acuerdo se rubricó el ...
- (3) El Acuerdo debe ser aprobado por la Comunidad y los Estados miembros.
- (4) En la actualidad, la legislación estadounidense prescribe entre otras cosas que, para que una línea aérea pueda recibir la licencia que la califique de compañía aérea de los Estados Unidos, ha de encontrarse bajo el "control efectivo" de ciudadanos de ese país. Dicho requisito ha sido interpretado por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos en una Declaración de política general que figura en la Parte 399.88 del Título 14 del Code of Federal Regulations (en lo sucesivo "la declaración CFR 14, Parte 399.88").
- (5) El Acuerdo se basa en el entendimiento de que los Estados Unidos aplicarán la interpretación del requisito legal del "control efectivo" que realiza el Departamento del Transporte en la declaración CFR 14, Parte 399.88 de modo que se brinde a los nacionales de los Estados miembros que hayan invertido en una línea aérea de los Estados Unidos la posibilidad de ejercer un grado proporcional de influencia sobre las operaciones comerciales de la empresa. En consecuencia, si las autoridades de

¹ DO C ...

aviación o los tribunales de los Estados Unidos no interpretan o aplican de esa manera la declaración CFR 14, Parte 399.88, o bien si esta última es modificada, revocada, retirada o anulada, salvo si es sustituida por otra que otorgue un trato no menos favorable a los inversores comunitarios, la Comunidad y los Estados miembros suspenderán la aplicación provisional del Acuerdo.

- (6) Es necesario establecer procedimientos para decidir, en su caso, la terminación del Acuerdo. También hay que fijar procedimientos adecuados para la participación de la Comunidad y los Estados miembros en el Comité Mixto que se crea en virtud del artículo 17 del Acuerdo, así como en los procedimientos de arbitraje regulados por el artículo 18 y en la aplicación de determinadas disposiciones en materia de seguridad aérea, protección de la aviación, derechos de tráfico y ayudas públicas.

DECIDEN:

Artículo 1 (Aprobación)

1. Queda aprobado en nombre de la Comunidad el Acuerdo de transporte aéreo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos, por otra. El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.
2. Tres ultimar sus respectivos procedimientos internos para la entrada en vigor del Acuerdo, los Estados miembros transmitirán a la Secretaría del Consejo la nota diplomática mencionada en el artículo 25 del Acuerdo.
3. Se autoriza al Presidente del Consejo a designar a la persona facultada para entregar a los Estados Unidos las notas diplomáticas a que hace referencia el artículo 25 del Acuerdo en nombre de la Comunidad y los Estados miembros.

Artículo 2 (Terminación)

1. La decisión de terminar el Acuerdo, y la correspondiente notificación a los Estados Unidos de conformidad con el artículo 22 del Acuerdo, así como la decisión de retirar dicha notificación, habrán de ser adoptadas por el Consejo, en nombre de la Comunidad y los Estados miembros, por unanimidad y sobre la base de una propuesta de la Comisión.
2. Si, de conformidad con el procedimiento del apartado 2, el Consejo determina que:
 - a) la declaración CFR 14, Parte 399.88, u otra que la suceda, está siendo interpretada o aplicada por las autoridades aeronáuticas o los tribunales de los Estados Unidos de manera que no se ofrezca a los nacionales de los Estados miembros que hayan invertido en una línea aérea de los Estados Unidos la posibilidad de ejercer un grado de influencia proporcional sobre las operaciones comerciales de la empresa, con excepción de las cuestiones tocantes a la seguridad aérea, la protección de la aviación y los compromisos de la Reserva Civil de Flotas Aéreas; o
 - b) la declaración CFR 14, Parte 399.88, u otra que la suceda, es modificada de manera que suponga un trato menos favorable para los nacionales de los

Estados miembros que hayan invertido en una línea aérea de los Estados Unidos; o

- c) la declaración CFR 14, Parte 399.88, u otra que la suceda, es retirada, revocada o anulada, salvo si es sustituida por otra que otorgue un trato no menos favorable a los nacionales de los Estados miembros que hayan invertido en una línea aérea de los Estados Unidos,

cursará la notificación prevista en el artículo 22 del Acuerdo.

Artículo 3 (Comité Mixto)

1. La Comunidad y los Estados miembros estarán representados en el Comité Mixto creado en virtud del artículo 17 del Acuerdo por la Comisión, asistida por representantes de los Estados miembros.
2. La posición que la Comunidad y sus Estados miembros vayan a adoptar en el seno del Comité Mixto con respecto a asuntos regulados por los artículos 17 o 19 del Acuerdo u otros que no requieran la adopción de una decisión con efecto legal será fijada por la Comisión. En todas las demás situaciones, el Consejo determinará la posición de la Comunidad y sus Estados miembros, pronunciándose por mayoría cualificada y previa propuesta de la Comisión.

Artículo 4 (Arbitraje)

1. La Comisión representará a la Comunidad y a los Estados miembros en los procedimientos de arbitraje regulados por el artículo 18 del Acuerdo.
2. Cualquier decisión de suspender las ventajas concedidas de conformidad con el artículo 18, apartado 7, del Acuerdo será tomada por el Consejo sobre la base de una propuesta de la Comisión. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.
3. Cualquier otra actuación adecuada que se vaya a adoptar con arreglo al artículo 18 del Acuerdo será decidida por la Comisión, con asistencia de un Comité especial de representantes de los Estados miembros nombrados por el Consejo.

Artículo 5 (Derechos de tráfico)

1. Los Estados miembros informarán por anticipado a la Comisión de cualquier decisión que se propongan adoptar de conformidad con los artículos 4 o 5 del Acuerdo.
2. Si en cualquier momento la Comisión determina que una decisión que un Estado miembro haya adoptado o se proponga adoptar con arreglo a los artículos 4 o 5 del Acuerdo es incompatible con este último, enviará una decisión a dicho Estado miembro requiriéndole para que tome las medidas necesarias a fin de atenerse a lo dispuesto en el Acuerdo. La Comisión informará al Consejo y a los demás Estados miembros de dicha decisión. Cualquier Estado miembro podrá recurrir al Consejo la decisión de la Comisión en el plazo de 10 días hábiles a partir de la notificación. El

Consejo podrá tomar una decisión distinta en el mes siguiente a la fecha de presentación del recurso, pronunciándose por mayoría cualificada.

Artículo 6 (Seguridad aérea)

Los Estados miembros informarán a la Comisión inmediatamente de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 7 del Acuerdo.

Artículo 7 (Protección de la aviación)

Los Estados miembros informarán a la Comisión inmediatamente de cualesquiera solicitudes o notificaciones que hayan presentado o recibido con arreglo al artículo 8 del Acuerdo.

Artículo 8 (subvenciones y ayudas públicas)

1. Si un Estado miembro entiende que una subvención o ayuda que estén siendo consideradas o sean aplicadas por una entidad pública en territorio de los Estados Unidos ejercerán sobre la competencia los efectos negativos mencionados en el artículo 13, apartado 2, del Acuerdo, podrá poner el asunto en conocimiento de la Comisión, quien podrá dirigirse a dicha entidad o solicitar una reunión del Comité Mixto creado con arreglo al artículo 17 del Acuerdo.
2. Los Estados miembros informarán inmediatamente a la Comisión en caso de que los Estados Unidos entren en contacto con ellos con arreglo al artículo 13, apartado 3, del Acuerdo

Hecho en Bruselas,

*Por el Consejo
El Presidente*

ANEXO

ACUERDO DE TRANSPORTE AÉREO

LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (en lo sucesivo denominados «los Estados Unidos»), por una parte; y

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

EL REINO DE BÉLGICA,

LA REPÚBLICA DE CHIPRE,

LA REPÚBLICA CHECA,

EL REINO DE DINAMARCA,

LA REPÚBLICA DE ESTONIA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA HELÉNICA

LA REPÚBLICA DE HUNGRÍA,

IRLANDA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

LA REPÚBLICA DE LETONIA,

LA REPÚBLICA DE LITUANIA,

EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,

LA REPÚBLICA DE MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

EL REINO DE ESPAÑA,

EL REINO DE SUECIA,

EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE,

Partes en el Tratado constitutivo de la COMUNIDAD EUROPEA y Estados miembros de la Unión Europea (en lo sucesivo denominados los «Estados miembros»),

y la COMUNIDAD EUROPEA, por otra;

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

Deseosos de facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional mediante iniciativas como el desarrollo de redes de transporte aéreo que satisfagan adecuadamente las necesidades de los pasajeros y los expedidores en relación con los servicios de transporte aéreo;

Deseosos de brindar a las líneas aéreas la posibilidad de ofrecer al viajero y al expedidor precios y servicios competitivos en mercados abiertos;

Deseosos de que todos los ámbitos del sector del transporte aéreo, incluidos los trabajadores de las líneas aéreas, se beneficien de un acuerdo de liberalización;

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

Tomando nota del Convenio sobre aviación civil internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Reconociendo que las subvenciones públicas pueden afectar negativamente a la competencia entre líneas aéreas y poner en peligro los objetivos básicos del presente Acuerdo;

Afirmando la importancia de la protección del medio ambiente para el desarrollo y aplicación de la política internacional de aviación;

Señalando la importancia de la protección del consumidor, incluidas las medidas previstas en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999;

Proponiéndose utilizar como base el marco de los acuerdos existentes para abrir el acceso a los mercados y potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las líneas aéreas, los trabajadores y las sociedades de ambos lados del Atlántico;

Proponiéndose crear un precedente de importancia mundial para promover las ventajas de la liberalización en este sector económico crucial;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Definiciones

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

1. «Acuerdo»: el presente Acuerdo, así como sus anexos y cualesquiera modificaciones introducidas en los mismos;
2. «transporte aéreo»: el transporte a bordo de aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido a cambio de una remuneración o por arrendamiento;
3. «convenio»: el Convenio sobre aviación civil internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluidos:
 - a. toda enmienda que, habiendo entrado en vigor con arreglo al artículo 94, letra a), del Convenio, haya sido ratificada tanto por los Estados Unidos como por el Estado o Estados miembros, según sea pertinente en cada caso, y
 - b. todo anexo o enmienda del mismo aprobados de conformidad con el artículo 90 del Convenio, siempre que hayan entrado en vigor tanto en los Estados Unidos como en el Estado o Estados miembros, según sea pertinente en cada caso.
4. «coste íntegro»: el coste de prestación de un servicio, más una tasa razonable por gastos de administración;
5. «transporte aéreo internacional»: el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de más de un Estado;
6. «Parte»: los Estados Unidos o la Comunidad Europea y sus Estados miembros;
7. «precio»: cualquier tarifa, derecho o tasa aplicados al transporte aéreo de pasajeros, equipaje y/o carga (excluido el correo), incluido, en su caso, el transporte de superficie en relación con un transporte aéreo internacional, que cobran las líneas aéreas, incluidos sus agentes, así como las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas, tasas o derechos.
8. «escala para fines no comerciales»: el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo en el transporte aéreo;
9. «territorio»: por lo que respecta a los Estados Unidos, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial bajo su soberanía o jurisdicción y, por lo que respecta a la Comunidad Europea y sus Estados miembros, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial donde se aplica el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y que están sujetos a las disposiciones de dicho Tratado o de cualquier instrumento que suceda a éste; la aplicación del presente Acuerdo al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado; la aplicación del presente acuerdo al aeropuerto de Gibraltar

quedará suspendida hasta que empiece a aplicarse el régimen descrito en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 diciembre de 1987; y

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

Artículo 2

Igualdad de oportunidades y equidad

Cada una de las Partes proporcionará un contexto equitativo de igualdad de oportunidades a las líneas aéreas de ambas Partes para la competencia en la prestación de los servicios de transporte aéreo regidos por el presente Acuerdo.

Artículo 3

Concesión de derechos

1. Las Partes conceden con carácter recíproco a las líneas aéreas de la otra Parte los siguientes derechos en relación con las actividades de transporte aéreo internacional:
 - a. sobrevolar su territorio sin aterrizar;
 - b. hacer escala en su territorio con fines no comerciales;
 - c. realizar transporte aéreo internacional entre puntos situados en las siguientes rutas:
 - i. por lo que respecta a las líneas aéreas de los Estados Unidos (en lo sucesivo, "líneas aéreas estadounidenses"), desde puntos anteriores a los Estados Unidos, a través de los Estados Unidos y puntos intermedios, a cualquier punto o puntos situados en cualquier Estado o Estados miembros, y puntos posteriores; en cuanto a los servicios exclusivamente de carga, entre cualquier Estado miembro y cualquier punto o puntos (incluidos puntos en cualquier otro Estado miembro);
 - ii. por lo que respecta a las líneas aéreas de la Comunidad Europea y sus Estados miembros (en lo sucesivo, «líneas aéreas comunitarias»), desde puntos anteriores a los Estados miembros, a través de los Estados miembros y puntos intermedios, a cualquier punto o puntos situados en los Estados Unidos y puntos posteriores; en cuanto a los servicios exclusivamente de carga, entre los Estados Unidos y cualquier punto o puntos; y
 - d. los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Cualquier línea aérea podrá, en todos sus vuelos o cualesquiera de éstos, a su discreción:

- a. operar vuelos en cualquiera o ambas direcciones;
- b. combinar distintos números de vuelo en una operación de una aeronave;
- c. prestar servicio a puntos anteriores, intermedios y posteriores, así como a puntos situados en territorio de las Partes, en cualquier combinación y orden;
- d. abstenerse de realizar escalas en cualquier punto o puntos;
- e. transferir tráfico entre cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto;
- f. prestar servicio a puntos anteriores a cualquier punto situado en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y publicar y anunciar tales servicios como servicios directos;
- g. efectuar paradas-estancias en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- h. llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte; y
- i. combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico,

sin limitaciones en cuanto a dirección o geografía, y sin pérdida de ningún otro derecho de tráfico que se contemple en el presente Acuerdo.

3. Lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo se supeditarán al requisito de que, con excepción de los servicios exclusivamente de carga, el transporte forme parte de un servicio prestado a los Estados Unidos, por lo que respecta a las líneas aéreas estadounidenses, o prestado a un Estado miembro, por lo que respecta a las líneas aéreas comunitarias.
4. Las Partes permitirán a cualquier línea aérea establecer la frecuencia y capacidad de transporte aéreo internacional que quiera ofrecer, sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. Por consiguiente, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o periodicidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronave operados por las líneas aéreas de la otra Parte, ni obligará a la cumplimentación de horarios, programas de vuelos chárter o planes operativos a las líneas aéreas de la otra Parte, excepto si lo exigen razones de tipo aduanero, técnico, operativo o medioambiental (de conformidad con el artículo 14) en el marco de condiciones uniformes con arreglo al artículo 15 del Convenio.
5. Cualquier línea aérea podrá desarrollar actividades de transporte aéreo internacional sin verse sometida a limitación alguna en relación con el cambio del tipo o número de aeronaves operadas en cualquier punto, a condición de que, con excepción de los servicios exclusivamente de carga, el transporte forme parte de un servicio prestado a los Estados Unidos por lo que respecta a las líneas aéreas estadounidenses, o prestado a un Estado miembro por lo que respecta a las líneas aéreas comunitarias.
6. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá entenderse en el sentido de que se otorgue:

- a. a las líneas aéreas estadounidenses, el derecho a admitir a bordo, en el territorio de un Estado miembro, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro a cambio de una contraprestación;
- b. a las líneas aéreas comunitarias, el derecho a admitir a bordo, en el territorio de los Estados Unidos, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de los Estados Unidos a cambio de una contraprestación.

Artículo 4

Autorización

Cuando una Parte reciba de una línea aérea de la otra Parte una solicitud de autorización de operación o permiso técnico, en la forma y manera prescritas para tales solicitudes, concederá las correspondientes autorizaciones y permisos con mínima demora administrativa, siempre que se reúnan las siguientes condiciones:

- a. en el caso de una línea aérea estadounidense, si la propiedad substancial y el control efectivo recaen en los Estados Unidos, sus nacionales o ambos;
- b. en el caso de una línea aérea comunitaria, si la propiedad substancial y el control efectivo recaen en un Estado o Estados miembros, los nacionales de dicho Estado o Estados o ambos;
- c. la línea aérea cumple los requisitos prescritos por las leyes y reglamentaciones aplicadas normalmente a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que considere la solicitud o solicitudes; y
- d. se mantienen y administran las disposiciones de los artículos 7 (Seguridad aérea) y 8 (Protección de la aviación).

Artículo 5

Revocación de la autorización

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o permisos técnicos de una línea aérea de la otra Parte cuando se den las siguientes circunstancias:
 - a. en el caso de una línea aérea estadounidense, si la propiedad substancial y el control efectivo no recaen en los Estados Unidos, sus nacionales o ambos;
 - b. en el caso de una línea aérea comunitaria, si la propiedad substancial y el control efectivo no recaen en un Estado o Estados miembros, los nacionales de dicho Estado o Estados o ambos; o
 - c. dicha línea aérea ha incumplido las leyes y reglamentaciones mencionadas en el artículo 6 (Aplicación de la normativa) del presente Acuerdo.

2. A menos que sea esencial la adopción inmediata de medidas para evitar que persista el incumplimiento mencionado en el apartado 1, letra c), los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán sólo tras celebrarse las oportunas consultas con la otra Parte.
3. El presente artículo no restringe los derechos de cualquiera de las Partes a suspender, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación o el permiso técnico de que disfruten una o varias líneas aéreas de la otra Parte de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 (Seguridad aérea) o el artículo 8 (Protección de la aviación).

Artículo 6

Aplicación de la normativa

1. Las leyes y reglamentaciones de una Parte relativas a la entrada en su territorio o salida del mismo de aeronaves dedicadas a la navegación aérea internacional, así como a la operación y navegación de dichas aeronaves en el interior del territorio de esa Parte, se aplicarán a las aeronaves utilizadas por las líneas aéreas de la otra Parte, las cuales cumplirán dichas leyes y reglamentaciones cuando entren en el territorio de una Parte o salgan del mismo, y mientras permanezcan en él.
2. Al entrar o salir del territorio de una Parte, y mientras permanezcan en él, los pasajeros, tripulación y carga de las líneas aéreas de la otra Parte estarán sujetos a las leyes y reglamentaciones vigentes en dicho territorio en materia de entrada y salida (incluida la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena y, en el caso del correo, la reglamentación postal).

Artículo 7

Seguridad aérea

1. 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, a condición de que los requisitos para su concesión iguallen al menos las normas mínimas fijadas con arreglo al Convenio. Sin embargo, las autoridades competentes de cualquiera de las Partes podrán negarse a reconocer, a efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por las autoridades de la otra Parte a sus propios nacionales.
2. Las autoridades competentes de una Parte podrán solicitar la celebración de consultas con otras autoridades competentes acerca de las normas de seguridad que estas últimas mantengan en relación con las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones, aeronaves y operación de las líneas aéreas bajo su supervisión. Tales consultas tendrán lugar en el plazo de 45 días tras la presentación de la correspondiente solicitud, a menos que se convenga en otra cosa. Si, celebradas las consultas, las autoridades competentes solicitantes concluyen que las autoridades competentes de la otra Parte no mantienen ni administran eficazmente normas y prescripciones de

seguridad que igualen al menos las normas mínimas que puedan establecerse de conformidad con el Convenio, lo notificarán a dichas autoridades, así como las medidas que consideren necesarias para que se cumplan las citadas normas mínimas, tras lo cual las autoridades de la otra Parte deberán adoptar las iniciativas correctoras adecuadas. Las autoridades competentes solicitantes se reservan el derecho a suspender, revocar o restringir la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas cuya seguridad supervisen las autoridades competentes de la otra Parte en caso de que éstas no adopten las iniciativas correctoras adecuadas dentro de un plazo prudencial, así como a tomar medidas inmediatas contra dicha línea o líneas aéreas si ello es esencial para impedir que se siga incumpliendo el deber de mantener y administrar las mencionadas normas y prescripciones, con la consecuencia de un peligro inmediato para la seguridad de los vuelos.

3. La Comisión Europea deberá recibir simultáneamente todas las solicitudes y notificaciones cursadas con arreglo al presente artículo.
4. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá a las autoridades responsables de las Partes examinar materias relacionadas con la seguridad, incluidas las cuestiones relativas a la aplicación rutinaria de normas y prescripciones de seguridad y las situaciones de emergencia que puedan presentarse ocasionalmente.

Artículo 8

Protección de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les incumben en el marco del Derecho internacional, las Partes reafirman que su obligación recíproca de proteger la aviación civil contra actos de interferencia ilícita forma parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar el alcance de tales derechos y obligaciones, las Partes se atenderán, en particular, a las disposiciones de los siguientes acuerdos: el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya, el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, hecho en Montreal el 24 de febrero de 1988.
2. Las Partes se prestarán mutuamente, previa solicitud, toda la asistencia necesaria para afrontar cualquier amenaza que se presente contra la protección de la aviación civil, incluida la prevención de actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad tanto de las aeronaves civiles, sus pasajeros y tripulación, como de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.
3. En sus relaciones mutuas, las Partes se conducirán de conformidad con las normas de protección de la aviación civil y las prácticas recomendadas pertinentes fijadas por la Organización de Aviación Civil Internacional y denominadas Anexos al Convenio; asimismo exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula y los que tengan su centro de actividad principal o sede permanente en su territorio, así como los

explotadores de aeropuertos situados en su territorio, se ajusten en sus actuaciones a dichas disposiciones de protección de la aviación.

4. Las Partes velarán por que se adopten las medidas adecuadas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulaciones, equipaje y equipaje de mano, así como la carga y los suministros de la aeronave, antes del embarque u operaciones de carga y durante los mismos, y por que dichas medidas se adapten para hacer frente a un incremento de la amenaza a la protección de la aviación civil. Las Partes convienen en que cada una de ellas observará las disposiciones sobre seguridad que exija la otra en relación con la entrada, salida y estancia en su territorio. Las Partes acogerán favorablemente toda solicitud que una realice a la otra para que tome medidas especiales de protección a fin de afrontar una amenaza determinada.
5. En un marco de pleno reconocimiento y respeto mutuo de su soberanía, las Partes podrán aplicar medidas de protección a la entrada en sus respectivos territorios. Cuando sea posible, la Parte que adopte dichas medidas tendrá en cuenta las medidas de protección ya aplicadas por la otra Parte, así como cualesquiera puntos de vista que ésta pueda aportar. No obstante, una y otra Parte reconocen que nada de lo dispuesto en el presente artículo limitará la facultad que cualquiera de ellas posee para denegar la entrada en su territorio a cualquier vuelo o vuelos que considere una amenaza para su protección.
6. Una Parte podrá adoptar medidas de emergencia, incluidas enmiendas, para afrontar una amenaza específica contra la protección de la aviación. Dichas medidas se notificarán inmediatamente a las autoridades competentes de la otra Parte.
7. Las Partes subrayan la importancia de avanzar hacia prácticas y normas compatibles, como medio de mejorar la protección del transporte aéreo y reducir al mínimo la divergencia normativa. A tal fin, utilizarán plenamente y desarrollarán los canales existentes para debatir las medidas de protección vigentes y las que se puedan proponer. Las Partes confían en que en dichos debates se abordarán, entre otros temas, las nuevas medidas de protección que una Parte proponga o esté considerando adoptar, incluida la revisión de medidas de protección motivada por un cambio de circunstancias; las medidas propuestas por una Parte para satisfacer los requisitos de protección de la otra; las posibilidades de una adaptación más rápida de las normas con respecto a las medidas de protección de la aviación; y la compatibilidad de los requisitos de una Parte con las obligaciones legales que vinculan a la otra. Tales discusiones deberán fomentar una información temprana y un debate previo de las nuevas iniciativas y requisitos en materia de protección de la aviación.
8. Sin perjuicio de la necesidad de tomar medidas inmediatas para la protección del transporte, las Partes afirman que, cuando una de ellas considere la adopción de medidas de protección, evaluará sus posibles efectos negativos sobre el transporte aéreo internacional y, salvo imperativo legal en contrario, tendrá en cuenta dichos factores a la hora de determinar las medidas necesarias y adecuadas en esta materia.
9. Cuando se produzca un incidente o surja la amenaza de un incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras

medidas idóneas a fin de resolver rápidamente y de forma segura tal incidente o amenaza.

10. Cuando una Parte tenga motivos fundados para pensar que la otra Parte está vulnerando las disposiciones que sobre protección de la aviación figuran en el presente artículo, sus autoridades aeronáuticas podrán solicitar la celebración de consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio transcurridos 15 días desde la fecha de dicha solicitud, habrá motivo para suspender, revocar, restringir o condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de una o varias líneas aéreas de la otra Parte. Cuando una situación de emergencia así lo exija, una Parte podrá tomar medidas provisionales antes de la expiración del citado plazo de 15 días.
11. Al margen de las evaluaciones de aeropuertos que se realicen para establecer la conformidad de éstos con las normas y prácticas de protección de la aviación mencionadas en el apartado 3 del presente artículo, cualquiera de las Partes podrá solicitar la cooperación de la otra para valorar si determinadas medidas de protección adoptadas por esta última satisfacen los requisitos de la Parte solicitante. Las autoridades competentes de las Partes coordinarán por anticipado los aeropuertos que serán objeto de evaluación y las fechas en que las evaluaciones se llevarán a cabo, y establecerán un procedimiento para el tratamiento de los resultados. En función de los resultados de las evaluaciones, la Parte solicitante podrá decidir que deben aplicarse medidas de protección de nivel equivalente a las suyas propias en el territorio de la otra Parte, a fin de eximir de reinspección la transferencia de pasajeros, equipaje y/o carga en su propio territorio. Tal decisión será comunicada a la otra Parte.

Artículo 9

Oportunidades comerciales

1. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes tendrán derecho a establecer sucursales en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta de transporte aéreo y actividades conexas.
2. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes gozarán del derecho a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte, de conformidad con las leyes y reglamentaciones de esta última, personal de gestión y ventas, así como personal técnico, operativo y de otras especialidades, según sea necesario para la prestación del servicio de transporte aéreo.
3. a. Sin perjuicio de la letra b) del presente artículo, las líneas aéreas de cualquiera de las Partes gozarán de los siguientes derechos en materia de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte:
 - i) derecho a realizar su propia asistencia en tierra («autoasistencia») o, a su discreción:
 - ii) derecho a elegir entre proveedores que compitan por ofrecer una parte o la totalidad de los servicios de asistencia en tierra, cuando dichos

proveedores disfruten de acceso al mercado en virtud de la normativa y estén presentes en el mercado.

- b. Los derechos emanados de los incisos i) y ii) de la letra a) estarán sujetos exclusivamente a limitaciones específicas de espacio disponible o capacidad derivadas de la necesidad de mantener una operación segura del aeropuerto. Cuando dichas limitaciones impidan la autoasistencia y no exista competencia efectiva entre los proveedores de servicios de asistencia en tierra, dichos servicios se ofrecerán en su totalidad en condiciones adecuadas y equitativas a todas las líneas aéreas; sus precios no excederán de su coste íntegro, incluido un rendimiento razonable sobre los activos, después de amortización.
4. Cualquier línea aérea de una Parte podrá dedicarse a la venta de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte, directamente y/o, a su discreción, a través de sus agentes u otros intermediarios nombrados por ella. Las líneas aéreas gozarán del derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona podrá comprarlo libremente, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad.
5. Toda línea aérea tendrá derecho a convertir y remitir desde el territorio de la otra Parte a su territorio nacional y, excepto si ello es contrario a las leyes y reglamentaciones de aplicación general, al país o países de su elección, previa solicitud, los ingresos locales obtenidos en exceso de las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa de fondos se autorizarán sin tardanza, y sin aplicar restricciones ni tributación, al tipo de cambio para transacciones y remesas vigente en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de transferencia de fondos.
6. Las líneas aéreas de cualquiera de las Partes estarán autorizadas a pagar en moneda local los gastos locales que realicen en el territorio de la otra Parte, incluida la adquisición de carburante. Si lo desean, podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda libremente convertible, de conformidad con la normativa local en materia de divisas.
7. Al operar u ofrecer servicios en virtud del presente Acuerdo, cualquier línea aérea de una Parte podrá concertar acuerdos de cooperación comercial en materias tales como reserva de capacidad o código compartido con:
 - a. una o varias líneas aéreas de las Partes;
 - b. una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
 - c. un proveedor de transporte de superficie (terrestre o marítimo) de cualquier país,a condición de que, i) todos los participantes en dichos acuerdos estén debidamente habilitados para concertarlos, y ii) los acuerdos cumplan las condiciones prescritas por las leyes y reglamentaciones que las Partes apliquen normalmente a la operación u oferta de transporte aéreo internacional.
8. Las líneas aéreas de las Partes podrán concertar acuerdos para la prestación de aeronaves con tripulación destinadas al transporte aéreo internacional con:

- a. cualquier línea o líneas aéreas de las Partes; y
- b. cualquier línea o líneas aéreas de un tercer país,

a condición de que todos los participantes en los mismos estén debidamente habilitados para concertarlos y reúnan las condiciones prescritas en las leyes y reglamentaciones que las Partes apliquen normalmente a tales acuerdos. Ninguna de las Partes exigirá que la línea aérea de la Parte que preste la aeronave disponga de derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo sobre las rutas en las que se utilizará dicha aeronave.

9. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las líneas 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 los territorios de las Partes, o de terceros países, incluidos cualesquiera aeropuertos con servicios de aduanas, lo que incluye, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las leyes y reglamentaciones aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las líneas aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie si lo desean, o bien concertar acuerdos con otros transportistas de superficie, incluso si dicho transporte de superficie es operado por otras líneas aéreas o por prestadores indirectos de servicios de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se dé a los expedidores una impresión engañosa con respecto a las circunstancias de dicho transporte.

Artículo 10

Derechos y gastos de aduana

1. Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves operadas en transporte aéreo internacional por líneas aéreas de la otra Parte, su equipo habitual, equipo de tierra, combustible, lubricantes, suministros técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos motores), 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 éstos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros objetos destinados o utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de las aeronaves en transporte aéreo internacional, quedarán exentos, en condiciones de reciprocidad, de toda limitación 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 la Comunidad Europea, y b) no graven la prestación de servicios, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.
2. Asimismo quedarán exentos de los impuestos, derechos, gravámenes y tasas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, a excepción de los que graven servicios prestados, y en condiciones de reciprocidad:

a. los suministros introducidos en el territorio de una Parte o entregados y embarcados en dicho territorio, dentro de límites prudenciales, para ser usados durante el viaje de salida en aeronaves de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el territorio de la Parte en la que fueron embarcados;

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

c. el combustible, lubricantes y suministros técnicos consumibles introducidos en el territorio de una Parte o entregados y embarcados en dicho territorio para ser usados en aeronaves de una línea aérea de la otra Parte dedicada al transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el territorio de la Parte en la que fueron embarcados; y

d. material impreso, de conformidad con la legislación de aduanas de cada una de las Partes, introducido en el territorio de una Parte o entregado y embarcado en dicho territorio para ser usado durante el viaje de salida en aeronaves de una línea aérea de la otra Parte dedicadas al transporte internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el territorio de la Parte en la que fueron embarcados;

3. El equipo y suministros referidos en los apartados 1 y 2 del presente artículo podrán ser sometidos a la vigilancia o control de las autoridades competentes
4. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán también cuando las líneas aéreas de una Parte hayan contratado con otra línea aérea, que disfrute de las mismas exenciones en la otra Parte, un préstamo o cesión en el territorio de esta última de los artículos mencionados en los apartados 1 y 2 de este artículo.
5. Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá a las Partes imponer derechos, impuestos o gravámenes a los bienes vendidos para fines distintos del consumo a bordo por los pasajeros durante un segmento del servicio aéreo situado entre dos puntos de su territorio en que se permita el embarque o desembarque.
6. En caso de que dos o más Estados miembros proyecten dejar de hacer uso en cualquier sentido de la exención contenida en el artículo 14, letra b), de la Directiva 2003/96CE del Consejo, de 2 de octubre de 2003, en relación con el combustible suministrado en su territorio a aeronaves de líneas aéreas estadounidenses para la realización de vuelos entre dichos Estados, el Comité Mixto examinará la cuestión, de conformidad con el artículo 17, apartado 4, letra e).
7. Las Partes podrán solicitarse mutuamente asistencia, en nombre de sus respectivas líneas aéreas, a fin de obtener exenciones del pago de los derechos, impuestos o gravámenes que apliquen los Gobiernos y autoridades estatales y locales a los bienes especificados en los apartados 1 y 2 del presente artículo, así como de los derechos por abastecimiento de combustible, en las circunstancias descritas en el presente

artículo, excepto en la medida en que tales derechos graven la prestación de un servicio. Cuando una Parte reciba una solicitud en este sentido, someterá los puntos de vista de la Parte solicitante a la atención del organismo o autoridad competente, instándoles a que les otorguen la debida consideración.

Artículo 11

Tasas de usuario

1. Las tasas de usuario que puedan imponer las autoridades u organismos competentes de una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte deberán ser justas y razonables, no discriminar indebidamente y estar repartidas equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. En cualquier caso, toda tasa de usuario que vaya a aplicarse en una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte se calculará de forma que en ningún caso sus condiciones resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra línea aérea en el momento en que las tasas se calculen.
2. Las tasas de usuario impuestas en una Parte a las líneas aéreas de la otra Parte podrán reflejar el coste íntegro que suponga para las autoridades u organismos que las apliquen la provisión de las instalaciones y prestación de servicios relacionados con el aeropuerto, el medio ambiente aeroportuario, la navegación aérea y la protección de la aviación, tanto en el aeropuerto como en el sistema aeroportuario. Dichas tasas podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las instalaciones y servicios por los que se cobren tasas se proveerán de manera eficiente y económica.
3. Las Partes promoverán la celebración de consultas entre las autoridades u organismos competentes en materia de aplicación de tasas en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los correspondientes servicios e instalaciones, y animarán a dichas autoridades u organismos y a las líneas aéreas a que intercambien la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas conforme a los principios enunciados en los apartados 1 y 2 del presente artículo. Las Partes alentarán a las autoridades competentes en materia de aplicación de tasas a que notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de modificación de dichas tasas, a fin de permitir que éstos expresen su opinión antes de que se efectúe el cambio.
4. En los procedimientos de solución de controversias regulados por el artículo 18, no se considerará que una Parte ha contravenido una disposición del presente artículo a menos que, a) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión de la tasa o la práctica objeto de la queja de la otra Parte, o b) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir la aplicación de cualquier tasa o práctica incompatibles con el presente artículo.

Artículo 12

Precios

1. Los precios de los servicios de transporte aéreo explotados de conformidad con el presente Acuerdo se fijarán libremente y no estarán sujetos a aprobación ni obligación de registro.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1:
 - a. La introducción o mantenimiento de un precio propuesto o aplicado por una línea aérea estadounidense al transporte internacional entre un punto situado en un Estado miembro y otro punto situado en otro Estado miembro se ajustarán a lo prescrito en el artículo 1, apartado 3, del Reglamento (CEE) 2409/92, de 23 de julio de 1992, o en otro reglamento no más restrictivo que pueda sustituirlo.
 - b. En virtud de este apartado, las líneas aéreas de las Partes facilitarán inmediatamente a las autoridades responsables de las Partes, cuando éstas lo soliciten, acceso a los datos sobre precios históricos, precios vigentes y precios propuestos, de manera y forma aceptable para dichas autoridades.

Artículo 13

Subvenciones y ayudas públicas

1. Las Partes reconocen que las subvenciones y ayudas públicas pueden afectar negativamente a las condiciones de equidad e igualdad de oportunidades en la competencia que libran las líneas aéreas para la prestación de los servicios de transporte aéreo regidos por el presente Acuerdo.
2. Si una Parte entiende que una subvención o ayuda pública que la otra Parte está estudiando o ha concedido a alguna de sus líneas aéreas afectaría o está afectando negativamente a las condiciones de equidad e igualdad de oportunidades en perjuicio de sus líneas aéreas, podrá presentar las correspondientes observaciones a la otra Parte. Asimismo podrá solicitar una reunión del Comité Mixto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, para que éste examine la cuestión y elabore las respuestas adecuadas a las preocupaciones juzgadas legítimas.
3. Cualquiera de las Partes podrá dirigirse a las entidades públicas responsables en el territorio de la otra Parte, incluidas las de competencia estatal, provincial o local, si considera que una subvención o ayuda que dichas entidades estén estudiando o hayan concedido provoca los efectos negativos sobre la competencia que se citan en el apartado 2. Si una Parte decide establecer ese contacto directo, informará con diligencia a la otra utilizando los canales diplomáticos. También podrá solicitar una reunión del Comité Mixto.
4. En el marco del presente artículo cabe plantear cuestiones en relación con, por ejemplo, aportaciones de capital, subvenciones cruzadas, garantías, propiedad y ventajas o exenciones fiscales otorgadas por cualquier poder público.

Artículo 14

Medio ambiente

1. Las Partes reconocen la importancia de la protección del medio ambiente en el desarrollo y aplicación de la política internacional de aviación. Las Partes reconocen que los costes y beneficios de las medidas de protección del medio ambiente deben ponderarse cuidadosamente en el desarrollo de la política internacional de aviación.
2. Cuando una Parte considere la adopción de medidas ambientales, deberá evaluar los eventuales efectos negativos de éstas sobre el ejercicio de los derechos contemplados en el presente Acuerdo y, en caso de tomarlas, deberá adoptar las iniciativas adecuadas para mitigar dichos efectos negativos.
3. Cuando se establezcan medidas ambientales se observarán las normas aprobadas por la Organización de Aviación Civil Internacional en los anexos al Convenio, excepto si se han notificado diferencias. Las Partes aplicarán cualesquiera medidas ambientales que afecten a los servicios aéreos amparados por el presente Acuerdo, de conformidad con el artículo 2 y el artículo 3, apartado 4, del presente Acuerdo.
4. Si una Parte entiende que un asunto relacionado con la protección del medio ambiente de la aviación podría ir en detrimento de la aplicación o ejecución del presente Acuerdo, podrá solicitar una reunión del Comité Mixto, según lo dispuesto en el artículo 17, para que éste considere la cuestión y elabore respuestas adecuadas a las preocupaciones juzgadas legítimas.

Artículo 15

Protección del consumidor

Las Partes afirman la importancia que reviste la protección del consumidor, y cualquiera de ellas podrá solicitar una reunión del Comité Mixto que debata cuestiones relacionadas con la protección de los consumidores que la Parte solicitante considere significativos.

Artículo 16

Sistemas informatizados de reserva

1. Los proveedores de sistemas informatizados de reserva (SIR) que operen en el territorio de una Parte estarán habilitados para introducirlos, mantenerlos y ofrecerlos gratuitamente a las agencias o empresas de viajes cuya actividad principal sea la distribución de productos relacionados con los viajes en el territorio de la otra Parte, a condición de que dichos SIR cumplan todos los requisitos reglamentarios pertinentes de esta última.
2. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se imponga en su territorio a los proveedores de SIR de la otra Parte requisitos en materia de dispositivos de visualización (incluidos parámetros de edición y presentación), operaciones, prácticas, ventas o propiedad más estrictos que los obligatorios para sus propios proveedores de SIR.

3. Los propietarios/operadores de SIR de una Parte que cumplan los requisitos reglamentarios pertinentes que la otra Parte haya podido establecer, gozarán de las mismas oportunidades que los propietarios/operadores de la otra Parte en cuanto a la propiedad de SIR en el territorio de esta última.

Artículo 17

Comité Mixto

1. Un Comité Mixto integrado por representantes de las Partes se reunirá al menos una vez al año para celebrar consultas en relación con el presente Acuerdo y revisar su ejecución.
2. También podrá una Parte solicitar una reunión del Comité Mixto para resolver cuestiones relativas a la interpretación o aplicación del Acuerdo. Sin embargo, en relación con el artículo 19 y el anexo 2, el Comité Mixto sólo examinará las cuestiones relativas, por un lado, al incumplimiento por alguno de los participantes de los compromisos asumidos y, por otro, a los efectos de las decisiones en materia de competencia sobre la aplicación del presente Acuerdo. Estas reuniones se celebrarán a la mayor brevedad posible y, en todo caso, antes de que transcurran 60 días desde la fecha de recepción de la solicitud, a menos que se convenga otra cosa.
3. El Comité Mixto examinará, a más tardar en su primera reunión anual, y posteriormente según proceda, la ejecución general del Acuerdo, incluidos cualesquiera efectos derivados de las limitaciones de las infraestructuras de aviación sobre el ejercicio de los derechos contemplados en el artículo 3, los efectos de las medidas de protección de la aviación adoptadas con arreglo al artículo 8, los efectos de las condiciones de la competencia, incluido el ámbito de los sistemas informatizados de reserva, y cualesquiera efectos sociales derivados de la ejecución del presente Acuerdo.
4. En Comité Mixto impulsará asimismo la cooperación a través de las siguientes medidas:
 - a. fomento de intercambios a nivel de expertos sobre las nuevas iniciativas y la evolución legislativa y reglamentaria, incluidos los ámbitos de la protección de la aviación, la seguridad, el medio ambiente, la infraestructura (incluidas franjas horarias) y la protección de los consumidores;
 - b. análisis de los efectos sociales de la aplicación del Acuerdo, y elaboración de las respuestas adecuadas a las preocupaciones juzgadas legítimas;
 - c. examen de posibles ámbitos de desarrollo del Acuerdo, incluida la recomendación de modificaciones;
 - d. llevanza de un inventario de cuestiones relativas a las subvenciones y ayudas públicas planteadas por cualquiera de las Partes en el Comité Mixto;
 - e. toma de decisiones por consenso sobre cualesquiera asuntos relativos a la aplicación del apartado 6 del artículo 10.

5. El Comité Mixto actuará por consenso.

Artículo 18

Arbitraje

1. Toda controversia relativa a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo, excepto las cuestiones planteadas en virtud del artículo 19 o el anexo 2, que no se resuelva mediante una reunión del Comité Mixto, podrá someterse a la decisión de una persona u organismo tras acuerdo de las Partes. Si las Partes no llegan a tal acuerdo, la controversia se someterá a arbitraje, a petición de una de las Partes, de conformidad con los procedimientos que se describen a continuación.
2. Salvo si las Partes convienen en otra cosa, el arbitraje será encomendado a un tribunal de tres árbitros, constituido de la manera siguiente:
 - a. Cada una de las Partes designará un árbitro dentro de un plazo de 20 días contados a partir de la fecha de entrega de una solicitud de arbitraje; en los 45 días siguientes a la designación de los dos árbitros, éstos convendrán en el nombramiento de un tercero, que desempeñará las funciones de presidente del tribunal.
 - b. Si alguna de las Partes dejase de nombrar un árbitro o no se llegase a un acuerdo sobre el nombramiento del tercer árbitro de conformidad con lo establecido en la letra a), cualquiera de las Partes podrá solicitar del Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación del árbitro o árbitros necesarios en el plazo de 30 días tras la presentación de la oportuna solicitud. Si el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional es nacional de los Estados Unidos o de un Estado miembro, el nombramiento lo realizará el vicepresidente más antiguo de dicha Organización que no esté inhabilitado para ello por el mismo motivo de nacionalidad.
3. Salvo que se convenga en otra cosa, el tribunal fijará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y elaborará su propio reglamento interno. A solicitud de una Parte, el tribunal, una vez constituido, podrá pedir a la otra Parte que aplique medidas cautelares a la espera de que se dicte la resolución final. A iniciativa del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes, en el plazo máximo de 15 días desde la plena constitución del tribunal se celebrará una reunión para determinar las cuestiones precisas que se someterán a arbitraje y los procedimientos concretos que se aplicarán.
4. Salvo que se convenga en otra cosa o lo disponga el tribunal:
 - a. El escrito de reclamación se presentará en el plazo de 30 días tras la plena constitución del tribunal, y el pliego de defensa, en los 40 días siguientes a la presentación de la demanda. El reclamante deberá presentar su eventual réplica en el plazo máximo de 15 días tras la presentación del pliego de defensa. El demandado podrá presentar su propia réplica en los 15 días posteriores.

- b. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes, o por propia iniciativa, en el plazo de 15 días tras el registro de la última réplica.
5. El tribunal procurará dictar resolución escrita en el plazo de 30 días desde la conclusión de la audiencia o, de no celebrarse ésta, desde la fecha de presentación de la última réplica. El tribunal resolverá por mayoría.
6. Las Partes podrán solicitar aclaraciones relativas a la resolución del tribunal en el plazo de 10 días de haberse dictado ésta; las aclaraciones deberán facilitarse en los 15 días siguientes a la presentación de dicha solicitud.
7. Si el tribunal resuelve que se ha vulnerado el presente Acuerdo y la Parte responsable no lo subsana, o no concierta con la Parte perjudicada una solución mutuamente satisfactoria en los 40 días siguientes a la notificación de la resolución del tribunal, la Parte perjudicada podrá suspender la aplicación de ventajas comparables emanadas del Acuerdo hasta que las dos Partes convengan en una solución de la controversia. Nada de lo dispuesto en el presente apartado podrá entenderse como limitativo del derecho de cualquiera de las Partes a adoptar medidas proporcionadas de conformidad con el Derecho Internacional.
8. Los gastos del tribunal, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán sufragados por las Partes al cincuenta por ciento. Todo gasto contraído por el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional o cualquiera de los vicepresidentes de dicho Consejo en relación con los procedimientos enunciados en el párrafo 2b del presente Artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal.

Artículo 19

Competencia

1. Las Partes reconocen que la competencia entre líneas aéreas en el mercado transatlántico es importante para promover los objetivos del presente Acuerdo, y confirman que aplicarán sus respectivos regímenes de competencia a fin de amparar e impulsar la competencia de manera general, y no en beneficio de competidores concretos.
2. Las Partes reconocen que pueden surgir diferencias en la aplicación de sus respectivos regímenes de competencia al mercado transatlántico de la aviación internacional, y que la competencia entre las líneas aéreas en dicho mercado podría verse favorecida si se reducen al mínimo tales diferencias.
3. Las Partes reconocen que la cooperación entre sus respectivas autoridades de competencia contribuye al fomento de la competencia en los mercados y puede favorecer la compatibilidad normativa y reducir las diferencias de enfoque cuando se evalúen acuerdos concertados entre compañías aéreas. En consecuencia, las Partes impulsarán esa cooperación en la medida de lo posible, teniendo en cuenta las diferentes responsabilidades, competencias y procedimientos de sus autoridades, de conformidad con el anexo 2.

4. Se informará anualmente al Comité Mixto de los resultados de la cooperación en virtud del anexo 2.

Artículo 20

Segunda fase de negociación

Las Partes comparten el objetivo de seguir abriendo el acceso a los mercados y potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las líneas aéreas, los trabajadores y las sociedades de ambos lados del Atlántico. Para continuar este proceso, las Partes elaborarán un programa que incluirá elementos de interés prioritario para una y otra. Las Partes comenzarán las negociaciones antes de que transcurran 60 días de la fecha de la aplicación provisional del presente Acuerdo, con el fin de alcanzar rápidamente la siguiente fase.

Artículo 21

Relación con otros acuerdos

1. En el período de aplicación provisional previsto en el artículo 24 del presente Acuerdo, quedarán suspendidos los acuerdos bilaterales enumerados en la sección 1 del anexo 1, excepto en la medida que dispone la sección 2 del anexo 1.
2. En el momento de su entrada en vigor, de conformidad con el artículo 25, el presente Acuerdo reemplazará a los acuerdos bilaterales enumerados en la sección 1 del anexo 1, excepto en la medida que dispone la sección 2 del anexo 1.
3. Si las Partes se convierten en partes en un acuerdo multilateral, o bien se adhieren a decisiones aprobadas por la Organización Internacional de Aviación Civil u otra organización internacional que aborde cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, consultarán al Comité Mixto para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse a fin de tener en cuenta las nuevas circunstancias.

Artículo 22

Terminación

Cualquiera de las Partes podrá notificar en todo momento a la otra Parte, utilizando los canales diplomáticos, su intención de poner término al presente Acuerdo. La notificación deberá transmitirse simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El Acuerdo quedará sin efecto en la medianoche GMT de la fecha en que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo que se halle 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 23

Registro en la OACI

Este Acuerdo y sus modificaciones serán registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 24

Aplicación provisional

A la espera de su entrada en vigor de conformidad con el artículo 25:

1. Las Partes convienen en aplicar el presente Acuerdo a partir del [A].
2. Cualquiera de las Partes podrá notificar en todo momento a la otra Parte, utilizando los canales diplomáticos, su intención de dejar de aplicar el presente Acuerdo. En tal caso, la aplicación del Acuerdo cesará en la medianoche GMT de la fecha en que finalice la temporada de tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo que se encuentre en curso en el primer aniversario de la recepción de la notificación escrita, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes de la expiración del referido plazo.

Artículo 25

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 al efecto. A los fines del canje de notas, los Estados Unidos entregarán a la Comunidad Europea la nota diplomática a la Comunidad Europea y sus Estados miembros, y la Comunidad Europea entregará a los Estados Unidos la nota o notas diplomáticas de la Comunidad Europea y sus Estados miembros. La nota o notas diplomáticas de la Comunidad Europea y sus Estados miembros contendrán las comunicaciones por las que cada uno de éstos confirme haber finalizado sus respectivos procedimientos necesarios a efectos de la entrada en vigor del Acuerdo.

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

Hecho en [...] en doble ejemplar, el [...] de [...] de [...], en lenguas alemana, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa y sueca. En caso de divergencia, la versión inglesa prevalecerá sobre las demás versiones lingüísticas.

POR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

POR LA REPÚBLICA DE AUSTRIA

POR EL REINO DE BÉLGICA

POR LA REPÚBLICA DE CHIPRE,
POR LA REPÚBLICA CHECA
POR EL REINO DE DINAMARCA
POR LA REPÚBLICA DE ESTONIA
POR LA REPÚBLICA DE FINLANDIA
POR LA REPÚBLICA FRANCESA
POR LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA
POR LA REPÚBLICA HELÉNICA
POR LA REPÚBLICA DE HUNGRÍA
POR IRLANDA
POR LA REPÚBLICA ITALIANA
POR LA REPÚBLICA DE LETONIA
POR LA REPÚBLICA DE LITUANIA
POR EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO
POR LA REPÚBLICA DE MALTA,
POR EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS
POR LA REPÚBLICA DE POLONIA
POR LA REPÚBLICA PORTUGUESA
POR LA REPÚBLICA ESLOVACA,
POR LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA
POR EL REINO DE ESPAÑA
POR EL REINO DE SUECIA
POR EL REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE
POR LA COMUNIDAD EUROPEA

ANEXO 1

Sección 1

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 21, el presente Acuerdo suspende o reemplaza los siguientes acuerdos bilaterales de transporte aéreo entre los Estados Unidos y los Estados miembros.

- a. República de Austria: Acuerdo de servicios aéreos, firmado en Viena el 16 de marzo de 1989; modificado el 14 de junio de 1995.
- b. Reino de Bélgica: Acuerdo de transporte aéreo, realizado por intercambio de Notas en Washington, el 23 de octubre de 1980; *modificado el 22 de septiembre y el 12 de noviembre de 1986*; modificado el 5 de noviembre de 1993 y el 12 de enero de 1994.

(Modificación concluida el 5 de septiembre de 1995 (aplicación provisional).)

- c. República Checa: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Praga el 10 de septiembre de 1996; modificado el 4 de junio de 2001 y el 14 de febrero de 2002.
- d. Reino de Dinamarca: Acuerdo relativo a los servicios de transporte aéreo, adoptado por intercambio de notas en Washington el 16 de diciembre de 1944; modificado el 6 de agosto de 1954; modificado el 16 de junio de 1995.
- e. República de Finlandia: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Helsinki el 29 de marzo de 1949; protocolo conexo firmado el 12 de mayo de 1980; Acuerdo por el que se modifica el Acuerdo de 1949 y el protocolo de 1980 concluido el 9 de junio de 1995.
- f. República Francesa: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Washington el 1 de junio de 1998; modificado el 10 de octubre de 2000; modificado el 22 de enero de 2002.
- g. República Federal de Alemania: Acuerdo de transporte aéreo e intercambios de notas, firmados en Washington el 7 de julio de 1955; modificado el 25 de abril de 1989.

(protocolo conexo concluido el 1 de noviembre de 1978; acuerdo conexo celebrado el 24 de mayo de 1994; protocolo que modifica el acuerdo de 1955 celebrado el 23 de mayo de 1996; acuerdo que modifica el protocolo de 1996 celebrado el 10 de octubre de 2000 (todo ello se aplica provisionalmente).)

- h. República Helénica: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Atenas el 31 de julio de 1991; prorrogado hasta el 31 de julio de 2006 por intercambio de notas de 19 y 25 de julio de 2005.
- i. República de Hungría: Acuerdo y memorando de acuerdo de transporte aéreo, firmados en Budapest el 12 de julio de 1989; prorrogado hasta el 12 de julio de 2006 por intercambio de notas de 12 de julio y de noviembre de 2005.

- j. Irlanda: Acuerdo relativo a los servicios de transporte aéreo, adoptado por intercambio de notas en Washington el 3 de febrero de 1945; modificado el 25 de enero de 1988 y el 29 de septiembre de 1989; modificado el 25 de julio y el 6 de septiembre de 1990.

(Memorando de consultas, firmado en Washington el 28 de octubre de 1993 (aplicado provisionalmente).)

- k. República Italiana: Acuerdo de transporte aéreo, con memorando y canje de notas, firmados en Roma el 22 de junio de 1970; modificado el 25 de octubre de 1988; firmado memorando de acuerdo conexo el 27 de septiembre de 1990; modificación del acuerdo de 1970 y el Memorando de acuerdo de 1990 el 22 y 23 de diciembre de 1991; modificación del acuerdo de 1970 y el memorando de acuerdo de 1990 el 30 de mayo y el 21 de octubre de 1997; acuerdo que complementa el de 1970 celebrado el 30 de diciembre de 1998 y el 2 de febrero de 1999.

(Protocolo que modifica el acuerdo de 1970 celebrado el 6 de diciembre de 1999 (aplicado provisionalmente).)

- l. Gran Ducado de Luxemburgo: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Luxemburgo el 19 de agosto de 1986; modificado el 6 de junio de 1995; modificado el 13 y el 21 de julio de 1998.
- m. República de Malta: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Washington el 12 de octubre de 2000;
- n. Reino de los Países Bajos: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Washington el 3 de abril de 1957; protocolo que modifica el acuerdo de 1957 celebrado el 31 de marzo de 1978; modificación del protocolo de 1978 el 11 de junio de 1986; modificación del acuerdo de 1957 el 13 de octubre y 22 de diciembre de 1987; modificación del acuerdo de 1957 el 29 de enero y el 13 de marzo de 1992; modificación del acuerdo de 1957 y el protocolo de 1978 el 14 de octubre de 1992.
- o. República de Polonia: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Varsovia el 16 de junio de 2001;
- p. *República Portuguesa*: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Lisboa, el 30 de mayo de 2000.
- q. República Eslovaca: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Bratislava el 22 de enero de 2001.
- r. Reino de España: Acuerdo de transporte aéreo firmado en Madrid 20 de febrero de 1973; acuerdo conexo de 20 de febrero, 31 de marzo y 7 de abril de 1987; Modificación del acuerdo de 1973 el 31 de mayo de 1989; Modificación del acuerdo de 1973 el 27 de noviembre de 1991.
- s. Reino de Suecia: Acuerdo relativo a los servicios de transporte aéreo, adoptado por intercambio de notas en Washington el 16 de diciembre de 1944; modificado el 6 de agosto de 1954; modificado el 16 de junio de 1995.

- t. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: Acuerdo de servicios aéreos, e intercambio de notas, firmado en Bermudas 23 de julio de 1977; acuerdo relativo a las tarifas aéreas en el Atlántico Norte, celebrado 17 de marzo de 1978; acuerdo que modifica el acuerdo de 1977 celebrado en 25 de abril de 1978; acuerdo que modifica y amplía el acuerdo de 1978 relativo a las tarifas aéreas en 1000 Atlántico Norte, celebrado el 2 y 9 de noviembre de 1978; acuerdo que modifica el acuerdo de 1977 celebrado el 4 de diciembre de 1980; acuerdo que modifica el acuerdo de 1977 celebrado el 20 de febrero de 1985; acuerdo por el que se modifica el artículo 7, el anexo 2 y anexo 5 del acuerdo de 1977, celebrado el 25 de mayo de 1989; acuerdo relativo a las modificaciones del acuerdo de 1977, terminación del arbitraje EE.UU./RU referente a las tasas aeroportuarias de Heathrow y la petición de arbitraje presentada por el Reino Unido mediante nota de su embajada n° 87 de 13 de octubre de 1993 y acuerdo sobre los asuntos que dieron lugar a esos procedimientos, celebrados el 1 de marzo de 1994; acuerdo que modifica el acuerdo de 1977 celebrado; el 27 de marzo de 1997.

(Arreglos, aplicados provisionalmente, contenidos en el memorando de consultas con fecha de 11 de septiembre de 1986; arreglos contenidos en el intercambio de cartas con fecha de 27 de julio de 1990; arreglos contenidos en el memorando de consultas de 11 de marzo de 1991; arreglos contenidos en el intercambio de cartas con fecha de 6 de octubre de 1994; arreglos contenidos en el memorando de consultas de 5 de junio de 1995; arreglos contenidos en el intercambio de cartas de 31 de marzo y 3 de abril de 2000 (todos aplicados provisionalmente).)

Sección 2

No obstante lo dispuesto en la sección 1 del presente anexo, en las zonas no comprendidas en la definición de «territorio» del artículo 1 del presente Acuerdo seguirán aplicándose los acuerdos citados en las letras d) (Dinamarca-Estados Unidos), f) (Francia-Estados Unidos) y t) (Reino Unido-Estados Unidos) de dicha sección, según las condiciones estipuladas en los mismos)

Sección 3

No obstante lo dispuesto en el artículo 3 del presente Acuerdo, las líneas aéreas estadounidenses no gozarán del derecho a prestar servicios exclusivamente de carga que no formen parte de un servicio prestado a los Estados Unidos cuando dichos servicios tengan su origen o destino en puntos de los Estados miembros, excepto si dichos puntos se encuentran en la República Checa, República Francesa, República Federal de Alemania, Gran Ducado de Luxemburgo, República de Malta, República de Polonia, República Portuguesa y República Eslovaca.

Sección 4

No obstante toda otra disposición de este Acuerdo, se aplicará la presente sección al transporte aéreo mixto regular y chárter entre Irlanda y los Estados Unidos desde el inicio de la temporada de invierno 2006/2007 de la IATA hasta el final de la temporada de invierno 2007/2008 de la IATA.

- a.
 - i) Las líneas aéreas estadounidenses y de la Comunidad podrán operar cada una tres vuelos sin escalas entre los Estados Unidos y Dublín por cada vuelo sin escalas que operen entre los Estados Unidos y Shannon. Esta facultad de realizar vuelos sin escalas con origen o destino en Dublín se basará en un promedio de las operaciones realizadas en la totalidad del período transitorio de tres temporadas. Se considerará que un vuelo es vuelo sin escalas con origen o destino en Dublín o Shannon dependiendo del primer punto de salida o entrada en Irlanda.
 - ii) La obligación de prestar servicio a Shannon prescrita en el inciso a) i) de la presente Sección cesará si cualquier línea aérea inaugura un servicio mixto regular o charter entre Dublín y los Estados Unidos, en cualquier dirección, sin operar al menos un vuelo sin escalas a Shannon por cada tres vuelos sin escalas a Dublín, en promedio sobre el período transitorio.
- b. Entre los Estados Unidos e Irlanda, las líneas aéreas comunitarias podrán dar servicio exclusivamente a Boston, Nueva York, Chicago, Los Ángeles y tres puntos adicionales situados en los Estados Unidos, que serán notificados a los Estados Unidos en caso de selección o cambio. Esos servicios podrán operar a través de puntos intermedios en los demás Estados miembros o en terceros países.
- c. El código compartido entre Irlanda y los Estados Unidos se autorizará exclusivamente a través de otros puntos situados en la Comunidad Europea. Otros acuerdos de código compartido serán examinados en un marco de cortesía y reciprocidad.

ANEXO 2

relativo a la

Cooperación en asuntos de competencia en el sector del transporte aéreo

Artículo 1

La cooperación presentada en el presente anexo será ejecutada por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América y La Comisión de las Comunidades Europeas (denominados en lo sucesivo «los Participantes»), conforme a sus funciones respectivas en las cuestiones de competencia que afectan a las relaciones entre los Estados Unidos y la Comunidad Europea en el sector del transporte aéreo.

Artículo 2

Finalidad

La cooperación se orienta a los siguientes objetivos:

1. Mejorar la comprensión recíproca de la aplicación de las leyes, procedimientos y prácticas de los regímenes de competencia de los Participantes, a fin de estimular la competencia en el sector del transporte aéreo.
2. Facilitar el conocimiento mutuo de los efectos que los acontecimientos que se desarrollan en el sector del transporte aéreo tienen sobre la competencia que se libra en el mercado internacional de la aviación.
3. Reducir las posibilidades de conflicto en cuanto a la aplicación de los respectivos regímenes de competencia de los Participantes a los acuerdos y otros mecanismos de cooperación que afecten al mercado transatlántico.
4. Fomentar la aplicación de enfoques reguladores compatibles a los acuerdos y otros mecanismos de cooperación mediante una mejor comprensión de los métodos, las técnicas analíticas - incluida la definición del mercado o mercados pertinentes y el análisis de los efectos sobre la competencia- y medidas correctoras que los Participantes usan en sus respectivos análisis independientes de asuntos de competencia.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente anexo, se entenderá por «régimen de competencia» las leyes, procedimientos y prácticas que gobiernan el ejercicio que hacen los Participantes de sus respectivas funciones en el análisis de acuerdos y otros mecanismos de cooperación entre líneas aéreas en el mercado internacional. Por lo que respecta a la Comunidad Europea, esto incluye, entre otras disposiciones, los artículos 81, 82 y 85 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y sus reglamentos de aplicación, así como toda modificación de dichos

textos. En lo que se refiere al Departamento de Transporte, esto incluye, entre otras disposiciones, las secciones 41308, 41309 y 41720 del Título 49 del United States Code, así como sus reglamentos de aplicación y precedentes legales correspondientes.

Artículo 4

Áreas de cooperación

A reserva de lo dispuesto en las letras a) y b) del apartado 1 del artículo 5, la cooperación entre los Participantes se materializará en:

- (1) Celebración de reuniones entre representantes de los Participantes y con presencia de expertos en competencia, en principio con periodicidad semestral, a fin de debatir la evolución del sector del transporte aéreo, las cuestiones de política de competencia de interés mutuo y los enfoques analíticos para la aplicación de la normativa de competencia a la aviación internacional, especialmente en el mercado transatlántico. Estos debates podrán mejorar la comprensión mutua de los enfoques respectivos que aplican los Participantes a las cuestiones de competencia, incluidos los aspectos comunes, y a hacer dichos enfoques más compatibles, en especial en materia de acuerdos entre compañías aéreas.
- (2) Celebración en cualquier momento de consultas entre los Participantes, por mutuo acuerdo o a solicitud de cualquiera de ellos, para debatir toda cuestión relativa al presente anexo, incluidos asuntos específicos.
- (3) Los Participantes podrán, a su discreción, invitar a representantes de otras autoridades públicas a que participen en cualesquiera reuniones o consultas celebradas de conformidad con los apartados 1 o 2, según proceda.
- (4) Notificación oportuna de los siguientes procedimientos o asuntos que, a juicio del Participante que realice la notificación, puedan tener implicaciones significativas para los intereses del otro Participante en materia de competencia.
 - a. Por lo que respecta al Departamento de Transporte: i) procedimientos de estudio de las solicitudes de aprobación de acuerdos y otros mecanismos de cooperación en materia de transporte aéreo internacional entre líneas aéreas, en particular, con relación a la inmunidad de las líneas aéreas respecto de la normativa de competencia organizada con arreglo a las legislaciones de los Estados Unidos y la Comunidad Europea y ii) admisión por parte del Departamento de Transporte de acuerdos de negocio conjunto de conformidad con la sección 41720 del Título 49 del *United States Code*; y
 - b. Por lo que respecta a la Comisión de las Comunidades Europeas, i) procedimientos de estudio de las solicitudes de aprobación de acuerdos y otros mecanismos de cooperación en materia de transporte aéreo internacional entre líneas aéreas, en particular con relación a las alianzas entre líneas aéreas y otros acuerdos de cooperación entre estas organizados con arreglo a las legislaciones de los Estados Unidos y la Comunidad Europea y iii) consideración de las exenciones particulares o por categorías de la normativa de competencia de la Unión Europea;

- (5) Notificaciones sobre la disponibilidad -y cualesquiera condiciones que la rijan- de información y datos que obren en poder de un Participante, en forma electrónica u otra que, a juicio de dicho Participante, pueda tener consecuencias significativas para los intereses de competencia del otro Participante.
- (6) Notificaciones de otras actividades relativas a la política de competencia en el sector del transporte aéreo, según considere oportuno el Participante que realice la notificación.

Artículo 5

Uso y divulgación de información

- (1) No obstante cualquier otra disposición del presente anexo, los Participantes no deberán facilitarse uno a otro información si la divulgación de dicha información al Participante que la solicita:
 - a. está prohibida por las leyes, reglamentaciones o prácticas del Participante que esté en posesión de la información; o
 - b. es incompatible con intereses importantes del Participante que esté en posesión de la información.
- (2) En la medida de lo posible, los Participantes protegerán la confidencialidad de cualquier información que se hayan confiado en virtud del presente anexo, y rechazarán toda solicitud de divulgación de dicha información a un tercero no autorizado por el Participante que haya proporcionado la información. Los Participantes se comprometen a notificarse mutuamente cualquier posibilidad de que un procedimiento público pueda obligarles a divulgar información que se dispongan a intercambiar en sus debates o de cualquier otra manera.
- (3) Cuando, de conformidad con el presente anexo, un Participante facilite al otro información confidencial a los efectos del artículo 2, dicha información será utilizada únicamente para tal fin por el Participante destinatario de la misma.

Artículo 6

Aplicación

- (1) Cada participante designará a un representante que será responsable de la coordinación de las actividades reguladas por el presente anexo.
- (2) El presente anexo, así como todas las actividades desarrolladas por un Participante en virtud del mismo:
 - a. se ejecutarán exclusivamente en la medida en que sean compatibles con todas las leyes, reglamentaciones y prácticas aplicables a dicho Participante; y

- b. se ejecutarán sin perjuicio de lo estipulado en el Acuerdo entre las Comunidades Europeas y el Gobierno de Estados Unidos de América relativo a la aplicación de sus normas de competencia.