

**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 BULGARIA,

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,

MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

RUMANÍA,

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;

RECONOCIENDO la importancia de mejorar el acceso de sus líneas aéreas a los mercados mundiales de capitales con el fin de reforzar la competitividad y mejorar los objetivos del presente Acuerdo;

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

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

3) «Convenio»: el Convenio sobre aviación civil internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluidos:

#### *Artículo 1*

#### **Definiciones**

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

1) «Acuerdo»: el presente Acuerdo, así como sus anexos y apéndices, 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 al público a cambio de una remuneración o por arrendamiento;

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 administrativos;
- 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 este; 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 y de la continuación de la suspensión del Aeropuerto de Gibraltar de las medidas en materia de aviación de la Comunidad Europea existentes a fecha de 18 de septiembre de 2006 y entre Estados miembros, de acuerdo con la declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, convenida en Córdoba el 18 de septiembre de 2006,
- 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. Cada una de las Partes concede 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, «las 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, «las 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, por lo que se refiere a los servicios combinados, entre cualquier punto o puntos de Estados Unidos y cualquier punto o puntos de cualquier miembro del Espacio Aéreo Común Europeo (denominado en lo sucesivo «EACE») a partir de la fecha de la firma del presente Acuerdo,
  - y
  - d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.
2. Las líneas aéreas podrán, en todos sus vuelos o cualesquiera de estos, 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 supeditará a los siguientes requisitos:

- a) por lo que respecta a las líneas aéreas estadounidenses, con excepción de los servicios exclusivamente de carga, que el transporte forme parte de un servicio prestado a los Estados Unidos,
- y
- b) por lo que respecta a las líneas aéreas comunitarias, con excepción de: i) los servicios exclusivamente de carga, y ii) los servicios combinados entre Estados Unidos y cualquier miembro de EACE a partir de la fecha de la firma del Acuerdo, que el transporte forme parte de un servicio prestado a un Estado miembro.

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 15) en el marco de condiciones uniformes con arreglo al artículo 15 del Convenio.

5. Las líneas aéreas podrán 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: a) por lo que respecta a las líneas aéreas estadounidenses, con excepción de los servicios exclusivamente de carga, el transporte forme parte de un servicio prestado a los Estados Unidos, y b) por lo que respecta a las líneas aéreas comunitarias, con excepción de: i) los servicios exclusivamente de carga, y ii) los servicios combinados entre Estados Unidos y cualquier miembro de EACE a partir de la fecha de la firma del Acuerdo, el transporte aéreo forme parte de un servicio prestado a un Estado miembro.

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.

7. El acceso de las líneas aéreas comunitarias a los servicios de transporte facilitados por el gobierno estadounidense estará regulado por el anexo 3.

#### 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 de la línea aérea recaen en los Estados Unidos, sus nacionales o ambos, y la línea aérea dispone de una licencia que la acredite como línea aérea estadounidense y su centro de actividad principal esté situado en el territorio de Estados Unidos;
  - b) en el caso de una línea aérea comunitaria, si la propiedad substancial y el control efectivo de la línea aérea recaen en uno o varios Estados miembros, en nacionales de dicho(s) Estado(s) o en ambos, y la línea aérea dispone de una licencia que la acredite como línea aérea comunitaria y su centro de actividad principal esté situado en el territorio de la Comunidad Europea;
  - 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 8 (Seguridad aérea) y 9 (Protección de la aviación).

*Artículo 5***Revocación de la autorización**

1. Las Partes podrán 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 de la línea aérea no recaen en los Estados Unidos, sus nacionales o ambos, o la línea aérea no dispone de una licencia que la acredite como línea aérea estadounidense o su centro de actividad principal no está situado en el territorio de Estados Unidos;
- b) en el caso de una línea aérea comunitaria, si la propiedad substancial y el control efectivo de la línea aérea no recaen en uno o varios Estados miembros, en nacionales de dicho(s) Estado(s) o en ambos, o la línea aérea no dispone de una licencia que la acredite como línea aérea comunitaria o su centro de actividad principal no esté situado en el territorio de la Comunidad Europea,
- o
- c) dicha línea aérea ha incumplido las leyes y reglamentaciones mencionadas en el artículo 7 (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 solo 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 8 (Seguridad aérea) o el artículo 9 (Protección de la aviación).

*Artículo 6***Otros asuntos en relación con la propiedad, la inversión y el control**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Acuerdo, las Partes aplicarán las disposiciones del anexo 4 en la adopción de sus decisiones de conformidad con sus respectivas normativas y reglamentaciones en materia de propiedad, inversión y control.

*Artículo 7***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 8***Seguridad**

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 igualen al menos las normas mínimas fijadas con arreglo al Convenio. Sin embargo, las autoridades competentes de cualquiera de las Partes podrán negarse a reconocer, a efectos de los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de competencia y licencias expedidos o convalidados por las autoridades de la otra Parte a sus propios nacionales.

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 estas 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 9

### 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. Ambas Partes exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, los que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio y 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 esta 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 estos 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 10

### 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 apartado, 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 la letra a), incisos i) y ii), estarán sujetos exclusivamente a limitaciones específicas de espacio disponible o capacidad derivadas de la necesidad de mantener un funcionamiento seguro 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 cada Parte gozarán del derecho a concertar acuerdos de franquicia o de utilización de la marca comercial con empresas, incluidas las líneas aéreas, de cualesquiera de las Partes o de terceros países, siempre y cuando las líneas aéreas dispongan de las competencias necesarias y reúnan las condiciones establecidas por la normativa y la reglamentación que las Partes aplican normalmente a este tipo de acuerdos. Se aplicará el anexo 5 a dichos acuerdos.

9. 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.

10. 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 11

### 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 estos 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 del presente 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, 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 18, 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 12

##### 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 estos expresen su opinión antes de que se efectúe el cambio.

4. En los procedimientos de solución de controversias regulados por el artículo 19, 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 13

##### 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 de 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) n° 2409/92 del Consejo, 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 estas lo soliciten, acceso a los datos sobre precios históricos, precios vigentes y precios propuestos, de manera y forma aceptable para dichas autoridades.

#### Artículo 14

##### 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 18, para que este 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 15

##### 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 estas 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 18, para que este considere la cuestión y elabore respuestas adecuadas a las preocupaciones juzgadas legítimas.

#### Artículo 16

##### 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 17

##### 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 18

##### 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 20 y el anexo 2, el Comité mixto solo 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 9, 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 en materia legislativa y reglamentaria, incluidos los ámbitos de la protección de la aviación, la seguridad aérea, el medio ambiente, la infraestructura de la aviación (incluidas 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 artículo 11, apartado 6;
- f) establecer planteamientos de resolución normativa, dentro del plazo de un año de aplicación provisional, por lo que respecta a la nacionalidad de las líneas aéreas y al cumplimiento de los requisitos correspondientes, con el objetivo de lograr el reconocimiento recíproco de este tipo de resoluciones;
- g) establecer un acuerdo común sobre los criterios utilizados por las Partes a la hora de adoptar sus decisiones respectivas en casos relacionados con el control de las líneas aéreas, en la medida en que sean coherentes con los requisitos de confidencialidad;
- h) fomentar, en su caso, las consultas sobre temas relacionados con el transporte aéreo abordados en organizaciones internacionales así como en las relaciones con terceros países, incluida la posibilidad de examinar si procede o no adoptar un planteamiento común;
- i) adoptar por consenso las decisiones contempladas en el artículo 1, apartado 3, y en el artículo 2, apartado 3, del anexo 4.

5. Las Partes comparten el objetivo de potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las líneas aéreas, los trabajadores y las sociedades de ambos lados del Atlántico mediante la ampliación de este Acuerdo para incluir a terceros países. El Comité mixto se encargará de elaborar a este respecto una propuesta de condiciones y procedimientos, incluidas las posibles modificaciones del presente Acuerdo, que puedan ser necesarias para permitir el acceso de terceros países al presente Acuerdo.

6. El Comité mixto actuará por consenso.

## Artículo 19

### Arbitraje

1. Toda controversia relativa a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo, excepto las cuestiones planteadas en virtud del artículo 20 o del 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, estos 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 esta, 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 esta; 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 apartado 2, letra b), del presente artículo, se considerará parte de los gastos del tribunal.

#### Artículo 20

##### 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 21

##### Segunda fase de negociación

1. 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, incluido el hecho de facilitar la inversión, de tal forma que se refleje mejor la realidad del sector industrial de la aviación a nivel mundial, el reforzamiento del sistema de transporte aéreo transatlántico y el establecimiento de un marco que anime a otros países a abrir sus propios mercados de servicios aéreos. 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.

2. Con este fin, el programa de la segunda fase de negociación incluirá los siguientes puntos de interés prioritario para una o ambas Partes:

- a) prosecución de la liberalización de los derechos de tráfico;
- b) nuevas oportunidades de inversión exterior;
- c) repercusiones de las medidas medioambientales y de los requisitos en materia de infraestructuras sobre el ejercicio de los derechos de tráfico;
- d) acceso adicional al transporte aéreo financiado con fondos estatales,

y

- e) suministro de aeronaves con tripulación.

3. Las Partes revisarán sus progresos hacia la segunda fase del acuerdo antes de que transcurran 18 meses después de la fecha en que deben iniciarse las negociaciones según lo dispuesto en el apartado 1. Si 12 meses después del inicio de la revisión las Partes no hubieran alcanzado un acuerdo para una segunda fase, cada Parte se reserva el derecho de suspender derechos contemplados en el presente Acuerdo. Tales suspensiones no entrarán en vigor antes del inicio de la temporada de tráfico de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), que comience como mínimo 12 meses después de la fecha de notificación de la suspensión.

#### Artículo 22

##### Relación con otros acuerdos

1. En el período de aplicación provisional previsto en el artículo 25 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 26, 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 23

##### Rescisión

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 24

##### Registro en la OACI

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

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

Hecho en doble ejemplar en Bruselas el veinticinco de abril de dos mil siete y en Washington el treinta de abril de dos mil siete.

За Република България



Pour le Royaume de Belgique  
Voor het Koninkrijk België  
Für das Königreich Belgien



Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

#### Artículo 25

##### Aplicación provisional

A la espera de su entrada en vigor de conformidad con el artículo 26:

- 1) las Partes convienen en aplicar el presente Acuerdo a partir del 30 de marzo de 2008;
- 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 26

##### 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 estos confirme haber finalizado sus respectivos procedimientos necesarios a efectos de la entrada en vigor del Acuerdo.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



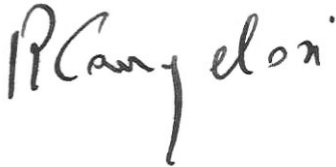
Pour la République française



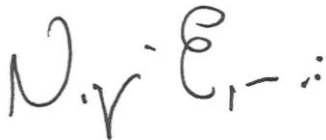
Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



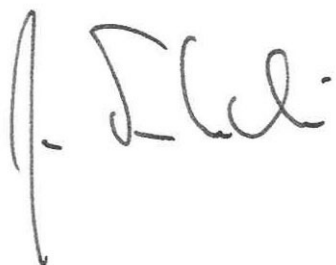
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa





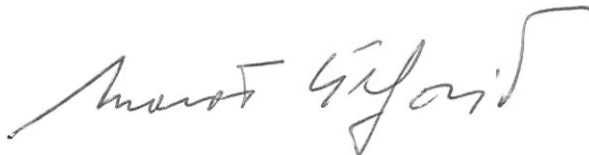
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



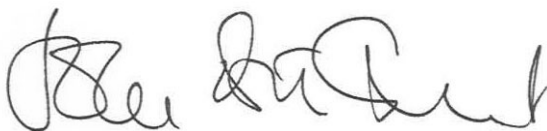
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



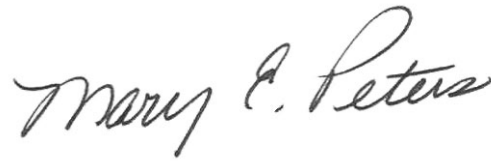
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност  
 For the European Community  
 Por la Comunidad Europea  
 Za Evropské společenství  
 For Det Europæiske Fællesskab  
 Für die Europäische Gemeinschaft  
 Euroopa Ühenduse nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
 Pour la Communauté européenne  
 Per la Comunità europea  
 Eiropas Kopienas vārdā  
 Europos bendrijos vardu  
 az Európai Közösség részéről  
 Ghall-Komunità Ewropea  
 Voor de Europese Gemeenschap  
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej  
 Pela Comunidade Europeia  
 Pentru Comunitatea Europeană  
 Za Európske spoločenstvo  
 za Evropsko skupnost  
 Euroopan yhteisön puolesta  
 På Europeiska gemenskapens vägnar




For the United States of America

## ANEXO 1

**Sección 1**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22, el presente Acuerdo suspende o reemplaza los siguientes acuerdos bilaterales 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 de Bulgaria: Acuerdo de protección de la aviación civil, firmado en Sofía el 24 de abril de 1991;

d) 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;

e) 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;

f) 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;

g) 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;

h) 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)]

i) República Helénica: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Atenas el 31 de julio de 1991; prorrogado hasta el 31 de julio de 2007 mediante intercambio de notas de 22 y 28 de junio de 2006;

j) 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 2007 mediante intercambio de notas de 11 y 20 de julio de 2006;

k) 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)]

l) 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)]

m) 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;

n) Malta: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Washington el 12 de octubre de 2000;

- o) 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;
- p) República de Polonia: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Varsovia el 16 de junio de 2001;
- q) República Portuguesa: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Lisboa, el 30 de mayo de 2000;
- r) Rumanía: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Washington el 15 de julio de 1998;
- s) República Eslovaca: Acuerdo de transporte aéreo, firmado en Bratislava el 22 de enero de 2001;
- t) Reino de España: Acuerdo de transporte aéreo firmado en Madrid el 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;
- u) 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;
- v) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte: Acuerdo de servicios aéreos, e intercambio de notas, firmado en Bermudas el 23 de julio de 1977; acuerdo relativo a las tarifas aéreas en el Atlántico Norte, celebrado el 17 de marzo de 1978; acuerdo que modifica el acuerdo de 1977 celebrado el 25 de abril de 1978; acuerdo que modifica y amplía el acuerdo de 1978 relativo a las tarifas aéreas en el 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 el 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 11 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 e) (Dinamarca-Estados Unidos), g) (Francia-Estados Unidos) y v) (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, 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 2006/07 de la IATA hasta el final de la temporada de invierno 2007/08 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 la letra a), inciso 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

**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 orientará 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 el artículo 5, apartado 1, letras a) y b), 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 se refiere al Departamento de Transporte: i) procedimientos de estudio de las solicitudes de aprobación de acuerdos y otros mecanismos de cooperación entre líneas aéreas en materia de transporte aéreo internacional, en particular, con relación a la inmunidad de las líneas aéreas respecto de la normativa de competencia establecida 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 empresa en participación de conformidad con la sección 41720 del Título 49 del Código de Estados Unidos;
  - 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 ii) 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;
  - 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.

## ANEXO 3

**Servicios de transporte facilitados por el Gobierno de los Estados Unidos**

Las líneas aéreas comunitarias tendrán derecho a prestar servicios de transporte de pasajeros y de carga con vuelos regulares y chárter que un departamento, agencia u organismo estatal civil estadounidense: 1) haya obtenido por su cuenta o mediante un acuerdo con arreglo al cual el Gobierno realiza el pago o se realizan los pagos con cargo a fondos de uso estatal, o 2) preste por cuenta de un país extranjero o de una organización internacional, o de otro tipo, sin reembolso, y dicho transporte se realice: a) entre cualquier punto de los Estados Unidos y cualquier punto de un Estado miembro, excepto —únicamente por lo que se refiere a los pasajeros— entre puntos a los que se aplica una tarifa contratada para el transporte ente ambas ciudades, o b) entre dos puntos cualesquiera fuera de Estados Unidos. El presente apartado no se aplicará al transporte contratado o financiado por el Secretario de Defensa o el Secretario de un departamento militar.

---



## ANEXO 4

**Otros asuntos en relación con la propiedad, la inversión y el control***Artículo 1***Propiedad de líneas aéreas de una Parte**

1. Se permitirá que nacionales de uno o varios Estados miembros tengan en propiedad el patrimonio neto de una línea aérea estadounidense con las dos limitaciones siguientes: En primer lugar, está prohibida la posesión de más de un 25 % de los derechos de voto de la compañía por nacionales extranjeros. En segundo lugar, también está prohibido el control efectivo de una línea aérea estadounidense por parte de nacionales extranjeros. Sin perjuicio del límite global del 25 % de los derechos de voto en propiedad de nacionales extranjeros:

a) la posesión por nacionales de uno o varios Estados miembros de

i) hasta un 25 % de los derechos de voto,

y/o

ii) hasta un 49,9 % del patrimonio neto total,

de una línea aérea estadounidense, no se considerará por sí mismo como constitutivo de control de la línea aérea de que se trate,

y

b) la posesión por nacionales de uno o varios Estados miembros de un 50 % o más del patrimonio neto total de una línea aérea estadounidense no se supondrá como constitutivo de control de la línea aérea de que se trate. Se estudiará dicha propiedad examinando cada caso individualmente.

2. Se permitirá que nacionales estadounidenses tengan en propiedad una línea aérea comunitaria con las dos limitaciones siguientes: En primer lugar, la línea aérea debe ser propiedad mayoritaria de Estados miembros y/o de nacionales de Estados miembros. En segundo lugar, la línea aérea debe estar efectivamente controlada por dichos Estados y/o sus nacionales.

3. A los efectos de lo dispuesto en el artículo 4, letra b), y en el artículo 5, apartado 1, letra b), del presente Acuerdo, un miembro del EACE en la fecha de la firma del Acuerdo y los ciudadanos de dicho Estado miembro serán considerados como un Estado miembro y sus nacionales, respectivamente. El Comité mixto podrá decidir que esta disposición se aplique a nuevos miembros del EACE y a sus nacionales.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, la Comunidad Europea y sus Estados miembros se reservan el derecho de limitar las inversiones de nacionales estadounidenses en derechos de voto de una línea aérea comunitaria realizadas después de la firma del presente Acuerdo hasta un nivel equivalente al nivel autorizado por los Estados Unidos para nacionales extranjeros en las líneas aéreas estadounidenses, siempre y cuando el ejercicio de este derecho sea coherente con el derecho internacional.

*Artículo 2***Propiedad y control de líneas aéreas de terceros países**

1. Ninguna de las Partes ejercerá derechos existentes con arreglo a acuerdos de servicios aéreos con un tercer país para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a líneas aéreas del país tercero de que se trate aduciendo que una parte fundamental de la propiedad de la línea aérea está en manos de la otra Parte, de sus nacionales, o de ambos.

2. Los Estados Unidos no ejercerán derechos existentes con arreglo a acuerdos de servicios aéreos para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a líneas aéreas del Principado de Liechtenstein, la Confederación Suiza, un miembro del EACE en la fecha de la firma del presente Acuerdo o cualquier país africano que aplique un acuerdo de servicios aéreos de cielos abiertos con Estados Unidos en la fecha de la firma del presente Acuerdo, aduciendo que el control efectivo de la línea aérea está en manos de uno o varios Estados miembros, de sus nacionales, o de ambos.

3. El Comité mixto podrá decidir que ninguna Parte ejerza los derechos contemplados en el apartado 2 del presente artículo respecto de líneas aéreas de uno o varios países específicos.

*Artículo 3***Control de las líneas aéreas**

1. El artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas, establece la normativa aplicable por la Comunidad Europea en materia de propiedad y control de las compañías aéreas. Según el citado Reglamento, la responsabilidad de la concesión de licencias de explotación a las compañías aéreas comunitarias recae en los Estados miembros. Los Estados miembros aplican el Reglamento (CEE) n° 2407/92 con arreglo a sus normas y procedimientos nacionales.
  2. Las normas aplicables en Estados Unidos figuran en la actualidad en las secciones 40102(a)(2), 41102 y 41103 del título 49 del Código de los Estados Unidos (U.S.C.), y exigen que las licencias expedidas por el Departamento de Transporte a una compañía aérea estadounidense, ya sea un certificado, una exención o una licencia de línea regional, para emprender un servicio de transporte aéreo ordinario estén exclusivamente en posesión de ciudadanos de los Estados Unidos, tal como establece el título 49, apartado 40102(a)(15) del U.S.C. En la citada sección se establece que el presidente y dos tercios del consejo de administración y demás responsables de la gestión de una empresa sean ciudadanos estadounidenses, que al menos el 75 % de los derechos de voto esté en posesión de ciudadanos estadounidenses y que la empresa esté bajo el control efectivo de ciudadanos estadounidenses. Al comenzar a ejercer la actividad debe cumplir este requisito el solicitante y debe seguir respetándolo la línea aérea estadounidense en posesión de una licencia.
  3. En los apéndices del presente anexo se recogen las prácticas seguidas por ambas Partes en la aplicación de sus normativas.
-

*Apéndice del anexo IV*

1. En Estados Unidos todas las compañías aéreas estadounidenses que soliciten un certificado, una exención o una licencia de transporte regional deben cumplir los requisitos de ciudadanía. Toda solicitud de licencia inicial se registra en un sumario público oficial, y es objeto de examen oficial con los expedientes del solicitante y demás partes interesadas. El Departamento de Transporte adopta una decisión final mediante una Resolución basada en la documentación pública oficial aportada, incluido los documentos examinados con carácter confidencial. El Departamento puede examinar informalmente si siguen cumpliéndose los requisitos de ciudadanía o hacerlo mediante procedimientos sumarios similares a los que se utilizan para las solicitudes iniciales.
2. Los requisitos del Departamento evolucionan en función de precedentes de distinto signo, que reflejan, entre otras cosas, el carácter evolutivo de los mercados financieros y de las estructuras de inversión y la voluntad del Departamento de Transporte de examinar nuevos planteamientos en el ámbito de la inversión extranjera que sean coherentes con la legislación estadounidense. El Departamento de Transporte examina con los solicitantes las formas de inversión propuesta y colabora con ellos en la puesta en marcha de transacciones que respeten plenamente la legislación estadounidense en materia de nacionalidad y los solicitantes consultan periódicamente al personal del Departamento de Transporte antes de la presentación definitiva de sus solicitudes. En cualquier momento previo al inicio formal del procedimiento, el personal del Departamento de Transporte puede tratar los temas relacionados con la nacionalidad y otros aspectos de la transacción propuesta y, en su caso, presentar sugerencias alternativas para que una transacción propuesta cumpla los requisitos relativos a la nacionalidad estadounidense.
3. En la elaboración de los requisitos iniciales y permanentes en materia de nacionalidad el Departamento de Transportes considera la totalidad de las circunstancias que afectan a la línea aérea estadounidense, y los precedentes del Departamento han permitido tomar en consideración el carácter de la relación en el ámbito de la aviación entre los Estados Unidos y el país de origen del inversor extranjero. En el contexto del presente Acuerdo, las inversiones de nacionales de la UE recibirán por parte del Departamento de Transporte un trato al menos tan favorable como el trato dispensado a las inversiones de nacionales de países socios de acuerdos bilaterales o multilaterales de cielos abiertos.
4. En la Unión Europea, el artículo 4, apartado 5, del Reglamento (CEE) n° 2407/92 establece que la Comisión Europea, a instancia de un Estado miembro, examinará el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 4 y resolverá al respecto si ello fuera necesario. Al adoptar tales decisiones la Comisión deberá garantizar el cumplimiento de los derechos procesales reconocidos como principios generales del derecho comunitario por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, incluido el derecho de las partes interesadas a ser oídas a su debido tiempo.
5. En la aplicación de sus normativas y reglamentaciones, cada Parte garantizará que se conceda trato equitativo y diligente a las transacciones que impliquen inversiones en una de sus líneas aéreas por parte de nacionales de la otra Parte.

## ANEXO 5

**Franquicias y utilización de la marca comercial**

1. No se impedirá a las líneas aéreas de cada Parte establecer convenios de franquicia o de utilización de la marca comercial, incluidas las condiciones en relación con la protección de la marca y asuntos operativos, siempre que: respeten, en particular, la normativa aplicable en materia de control, no se ponga en peligro la capacidad de la línea aérea de existir fuera de la franquicia, el convenio no tenga como resultado que una línea aérea extranjera realice operaciones de cabotaje, y se respete la normativa aplicable, tales como las disposiciones en materia de protección de los consumidores, incluidas las que se refieren a la divulgación de la identidad de la línea aérea que realiza el servicio. En la medida en que se cumplan estos requisitos, se permite el establecimiento de una relación comercial más estrecha y de acuerdos de cooperación entre las líneas aéreas de cada parte y empresas extranjeras y, salvo en circunstancia excepcionales, no serán objeto de control cada uno de los aspectos específicos siguientes, entre otros, de un acuerdo de franquicia o de utilización de marca comercial:
    - a) la utilización y exposición de una marca o marca comercial específica de un franquiciador, incluidas las condiciones de la zona geográfica en la que puede utilizarse la marca o marca comercial;
    - b) la exposición en los aviones del franquiciado de los colores y logotipo de la marca del franquiciador, incluida la exposición de tales marca, marca comercial, logotipo o signo similar de identificación de forma destacada en sus aviones y en el uniforme de su personal;
    - c) la utilización y exposición de la marca, marca comercial o logotipo, individualmente o de forma conjunta, en las instalaciones aeroportuarias y equipos del franquiciado;
    - d) el mantenimiento de servicios de atención cliente con finalidad comercial;
    - e) el mantenimiento de servicios de atención al cliente para proteger la integridad de la marca objeto de la franquicia;
    - f) el establecimiento de cánones por la utilización de licencias en condiciones comerciales normales;
    - g) la participación en programas de fidelización de clientes, incluido el devengo de beneficios,

y

    - h) el establecimiento en el acuerdo de franquicia o de utilización de la marca del derecho del franquiciador o del franquiciado a suspender el convenio y retirar la marca, siempre que nacionales de Estados Unidos o de los Estados miembros mantengan respectivamente el control de la línea aérea estadounidense o comunitaria.
  2. Los convenios de franquicia y de utilización de marca son independientes, aunque pueden coexistir con ellos, de los acuerdos de código compartido, que requieren que ambas líneas aéreas hayan sido convenientemente habilitadas al respecto por las Partes, tal como establece el artículo 10, apartado 7, del presente Acuerdo.
-

### Declaración conjunta

Los representantes de los Estados Unidos y de la Comunidad Europea y sus Estados miembros confirman que el Acuerdo de transporte aéreo rubricado el 2 de marzo de 2007 en Bruselas, cuya firma está prevista para el 30 de abril de 2007, debe autenticarse en otras lenguas, tal y como se establezca bien mediante canje de notas, antes de la firma del Acuerdo, o bien por decisión del Comité mixto, después de la firma.

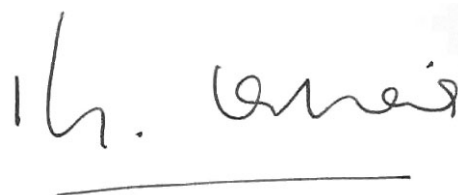
La presente Declaración conjunta es parte integrante del Acuerdo de transporte aéreo.

Por los Estados Unidos



Fecha: 18 de abril de 2007

Por la Comunidad Europea  
y sus Estados miembros, *ad referendum*



Fecha: 18 de abril de 2007

**MEMORÁNDUM DE CONSULTAS**

1. Las delegaciones representantes de la Comunidad Europea y de sus Estados miembros y de los Estados Unidos de América se reunieron en Bruselas del 27 de febrero al 2 de marzo de 2007 con el fin de concluir las negociaciones de un acuerdo global de transporte aéreo. En el anexo A figuran las listas de las delegaciones.
2. Las delegaciones lograron un acuerdo ad referendum y rubricaron el texto de un Acuerdo (denominado «el Acuerdo», que figura como anexo B). Las delegaciones se proponen presentar el proyecto de Acuerdo a sus autoridades respectivas para su aprobación, con el fin de que pueda entrar en vigor en un futuro próximo.
3. Por lo que se refiere al artículo 1, apartado 2, las delegaciones afirman que la definición de «transporte aéreo» incluye todas las formas de servicios aéreos chárter. Además, hacen observar que la referencia al transporte «ofrecida al público» se entiende sin perjuicio de los resultados de los debates en curso sobre el asunto de la propiedad fraccionaria.
4. Por lo que se refiere al artículo 1, apartado 5, la delegación de la UE hizo observar que los vuelos entre Estados miembros se consideran vuelos intracomunitarios con arreglo a la normativa comunitaria.
5. Por lo que se refiere al artículo 1, apartado 6, la delegación de la UE hizo observar que ninguna disposición de este Acuerdo afecta al reparto de competencias entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, que resulta del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.
6. La delegación de la UE confirmó que los territorios de ultramar a los que se aplica el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea son: los departamentos franceses de ultramar (Guadalupe, Martinica, Reunión, Guyana), Azores, Madeira e Islas Canarias.
7. Como respuesta a una pregunta de la delegación de los Estados Unidos, la delegación de la UE afirmó que, según la legislación comunitaria europea, una línea aérea comunitaria tiene que recibir tanto su AOC como la licencia de explotación del país en el que tengan su principal centro de actividad. Además, ninguna línea aérea puede tener un AOC o una licencia de explotación de más de un país.
8. Por lo que respecta al artículo 3, apartados 1, 3 y 5, el artículo 1, apartado 3, y el artículo 2, apartado 2, del anexo 4, y como respuesta a una pregunta de la delegación de los Estados Unidos, la delegación de la UE explicó que en la fecha de la firma del Acuerdo, los miembros del Espacio Aéreo Común Europeo son, además de los Estados miembros de la Comunidad Europea, Albania, Bosnia-Herzegovina, República de Croacia, República de Islandia, Antigua República Yugoslava de Macedonia, República de Montenegro, Reino de Noruega, República de Serbia y la Misión de Administración Provisional de las Naciones Unidas en Kosovo.
9. Como respuesta a una pregunta de la delegación de la UE, la delegación de los Estados Unidos explicó que, en la fecha de la firma del Acuerdo, los siguientes países aplican acuerdos de servicios de cielos abiertos con Estados Unidos: Burkina Faso, República de Cabo Verde, República de Camerún, República de Chad, República Gabonesa, República de Gambia, República de Ghana, República Democrática Federal de Etiopía, República de Liberia, República de Madagascar, República de Malí, Reino de Marruecos, República de Namibia, República Federal de Nigeria, República de Senegal, República Unida de Tanzania y República de Uganda. La delegación de los Estados Unidos indicó también que, a los efectos del artículo 2, apartado 2, del anexo 4, tenía la intención de conceder a las líneas aéreas de la República de Kenia el mismo que trato que a las líneas aéreas de Estados que aplican acuerdos de servicios aéreos de cielos abiertos.

10. Por lo que respecta al artículo 4, la delegación de los Estados Unidos hizo observar que el Departamento de Transporte exigiría a toda línea aérea extranjera que solicitase autorización para prestar servicios con arreglo al Acuerdo que indicase qué autoridad responsable había expedido el AOC y la licencia de explotación, con el fin de que quedase claro qué autoridad es responsable de la seguridad y la protección del transporte y demás supervisiones normativas del transportista.
11. A los efectos del artículo 8, el concepto de «autoridades competentes» se refiere, por un lado, a la Administración federal de aviación de Estados Unidos y, por otro lado, a las autoridades de la Comunidad Europea, de los Estados miembros o de ambos que tengan la responsabilidad de expedir o validar los certificados y licencias contemplados en el apartado 1, o sean responsables del mantenimiento y gestión de las normas y requisitos en materia de seguridad contemplados en el apartado 2, que sean pertinentes para el tema correspondiente. Además, en caso de celebrar consultas con arreglo al apartado 2, las autoridades competentes se encargarán de incluir en las consultas a las autoridades territoriales o regionales que, por imperativo legal o en la práctica, asuman la responsabilidad de la supervisión en materia de seguridad, pertinentes para el tema correspondiente.
12. Por lo que se refiere al artículo 9, las delegaciones han afirmado que, en la medida de lo posible, las Partes tienen la intención de garantizar el mayor grado posible de coordinación en materia de medidas de protección del transporte aéreo con el fin de limitar al máximo las amenazas y paliar las posibles consecuencias adversas de posibles nuevas medidas. Las delegaciones observaron asimismo que los canales contemplados en el artículo 9, apartado 7, están disponibles para examinar medidas alternativas a las medidas de protección vigentes y las que se puedan proponer, en particular, el Diálogo político sobre seguridad en las fronteras y los transportes y el Grupo de cooperación UE-Estados Unidos para la protección del transporte. Además, la delegación de los Estados Unidos indicó que en el proceso de adopción de textos legislativos en Estados Unidos es habitual ofrecer a las partes interesadas la posibilidad de presentar observaciones y proponer soluciones alternativas a la normativa propuesta y que esas observaciones se estudian en el proceso legislativo.
13. Al debatir el artículo 9, apartado 6, la delegación de los Estados Unidos explicó que la Administración de Seguridad del Transporte (Transportation Security Administration) (TSA) debe emitir inmediatamente una directiva sobre seguridad cuando determine que es necesario adoptar medidas urgentes para proteger la seguridad del transporte. El objetivo de tales medidas es hacer frente a amenazas subyacentes para la seguridad y, normalmente, su alcance y duración son limitados. Las medidas urgentes a largo plazo se incorporarán en el corpus de requisitos establecidos por la TSA utilizando procedimientos públicos de información y de presentación de observaciones.
14. Por lo que se refiere al procedimiento establecido con arreglo al artículo 9, apartado 11, las delegaciones han confirmado que debía establecerse un protocolo para la preparación, puesta en práctica y conclusiones de las evaluaciones llevadas a cabo sobre la base del citado apartado.
15. Por lo que se refiere al artículo 10, apartado 2, las delegaciones han manifestado su voluntad de facilitar que las autoridades pertinentes examinen sin demora las solicitudes de permisos, visados y documentación pertinentes del personal contemplado en dicho apartado, incluso cuando la entrada o la residencia del personal resulte necesaria por motivos de urgencia o temporalmente.
16. Las delegaciones han tomado nota de que la referencia a las «leyes y reglamentaciones de aplicación general» que figura en el artículo 10, apartado 5, incluye sanciones económicas que limiten las transacciones con personas y países específicos.
17. Ambas delegaciones han reconocido que, con arreglo al artículo 10, apartado 7, las líneas aéreas de cada Parte que dispongan de la habilitación adecuada pueden ofrecer servicios de código compartido, con arreglo a condiciones que se apliquen a todas las líneas aéreas sin discriminación, a y desde todos los puntos del territorio de la otra Parte en el que cualquier otra línea aérea ofrezca servicios de transporte aéreo internacional en vuelos directos, indirectos, en línea, o de interlínea, a condición de que tales servicios de código compartido:
  - i) respeten las demás disposiciones del Acuerdo,
  - y
  - ii) cumplan los requisitos establecidos por las normas de distribución del tráfico del sistema aeroportuario pertinente.

18. Las delegaciones han debatido la importancia de que se oriente a los pasajeros sobre qué línea aérea o proveedor de transporte de superficie opera realmente en cada sector de servicios cuando se trate de acuerdos de código compartido. Han tomado nota de que cada Parte disponía de normativa que exigía la divulgación de esta información.
19. Por lo que se refiere al artículo 10, apartado 7, letra c), las delegaciones han manifestado que entendían que los proveedores de transporte de superficie no estarán sujetos a la normativa que regula el transporte aéreo por el mero hecho de que una línea aérea ofrezca en su propio nombre dicho transporte de superficie. Además, los proveedores de transporte de superficie, igual que las líneas aéreas, podrán decidir según su criterio la posibilidad de concertar acuerdos de cooperación. Al decidir sobre el acuerdo concreto, los proveedores de transporte de superficie podrán considerar, entre otras cosas, los intereses del consumidor, así como las limitaciones técnicas, económicas, de espacio y de capacidad.
20. Como respuesta a una pregunta de la delegación de la UE, la delegación de los Estados Unidos ha afirmado que, con arreglo a la interpretación actual de la legislación estadounidense, el transporte aéreo con financiación estatal estadounidense (correspondiente al programa «Fly America») realizado por un transportista estadounidense incluye el transporte vendido con el código de un transportista estadounidense en el marco de un acuerdo de código compartido, pero ejecutado en un avión fletado por un transportista extranjero.
21. La delegación estadounidense ha explicado que con arreglo al anexo 3 del Acuerdo y a falta de un contrato de transporte entre dos ciudades concedido por la Administración General de Servicios estadounidense, un empleado público estadounidense o cualquier otra persona cuyo transporte sea abonado por el Gobierno estadounidense (distinta de un empleado, un militar o cualquier otra persona cuyo transporte sea abonado por el Departamento de Defensa o el departamento militar estadounidense) puede contratar un vuelo, incluso en una línea aérea comunitaria, entre Estados Unidos y la Comunidad Europea, o entre dos puntos cualesquiera fuera de Estados Unidos, siempre que sea el más económico para el Gobierno y satisfaga las necesidades del viajero. La delegación estadounidense ha indicado asimismo que los emparejamientos de ciudades con respecto a los cuales se conceden contratos cambian en función de los ejercicios presupuestarios. Un Departamento, agencia u organismo gubernamental estadounidense distinto del Departamento de Defensa o del departamento militar puede expedir carga en un vuelo, incluso en una línea aérea comunitaria, entre Estados Unidos y la Comunidad Europea, o entre dos puntos cualesquiera fuera de Estados Unidos, siempre que sea el más económico para el Gobierno y satisfaga las necesidades de la agencia.
22. La delegación de la UE ha explicado que en la UE no existía un programa similar a «Fly America».
23. Ambas delegaciones han expresado la intención de explorar nuevas posibilidades de mejorar el acceso al transporte aéreo facilitado por el Gobierno.
24. Como respuesta a una pregunta de la delegación de la UE sobre la licencia de explotación económica que las líneas aéreas comunitarias deben obtener del Departamento de Transporte estadounidense, la delegación estadounidense ha comenzado indicando que los procedimientos de licencia de explotación económica del Departamento de Transporte se han ido racionalizando con el paso de los años. Cuando las líneas aéreas extranjeras solicitan una habilitación establecida en un acuerdo de servicios aéreos, normalmente las solicitudes se pueden tratar con rapidez. La delegación estadounidense ha seguido explicando que las líneas aéreas comunitarias tenían la posibilidad de presentar una sola solicitud para todas las habilitaciones de ruta establecidas en el artículo 3, apartado 1, lo que incluye tanto vuelos regulares como chárter. El 23 de agosto de 2005, el Departamento de transporte había anunciado nuevos procedimientos acelerados, según los cuales los transportistas extranjeros que soliciten nuevas habilitaciones de ruta tendrían que presentar solicitudes simultáneas de exención y autorización. Suponiendo que el Departamento de Transporte pueda actuar favorablemente, sobre la base de los antecedentes y de consideraciones de interés público en relación con sus decisiones de licencia, el Departamento de Transporte procedería a: 1) expedir una única orden mediante la cual concede la exención solicitada por el período que se haya dado normalmente o hasta que se expida realmente la habilitación, el período que sea más corto, y 2) decidir provisionalmente (mediante procedimiento acelerado) conceder la licencia correspondiente, por el plazo que se hubiera dado normalmente (por ejemplo, indefinido para los casos de acuerdos). En caso de que las compañías ya hubieran presentado tanto la habilitación de exención como de autorización, y de que los expedientes estuvieran en curso, el Departamento de Transporte tratará esas solicitudes con arreglo al enfoque planteado el 23 de agosto.



25. Si una línea aérea comunitaria desea ejercer alguna de las habilitaciones mediante código compartido con arreglo al artículo 10, apartado 7, la otra línea aérea asociada al código compartido puede presentar una solicitud conjunta para obtener la habilitación necesaria. La línea aérea que comercialice el servicio al público debe disponer de la habilitación económica subyacente expedida por el Departamento de Transporte para cualquier tipo de servicios (regular o chárter) que se comercialice con su código. Del mismo modo, la línea aérea que fleta el avión debe disponer de la habilitación económica subyacente expedida por el Departamento de Transporte: autorización para realizar vuelos chárter para que la otra línea aérea disponga de capacidad par comercializar su servicio y, bien autorización para realizar vuelos chárter o vuelos regulares para la capacidad que tiene la intención de comercializar por su cuenta. La línea aérea que realiza la explotación también debe disponer de una declaración de autorización para colocar en dichos vuelos el código de la compañía asociada. La compañía que realiza la explotación puede solicitar una autorización global indefinida para la relación de código compartido, en la que se determinen los mercados específicos en los que se requiere la habilitación de código compartido. Se pueden añadir mercados suplementarios mediante notificación previa al Departamento de Transporte con 30 días de antelación. La declaración de autorización de código compartido es específica para cada línea aérea, y cada acuerdo de código compartido extranjero requiere su propia declaración de autorización y, llegado el caso, una auditoría del código compartido en materia de seguridad por parte de la línea aérea estadounidense con arreglo a las orientaciones publicadas por el Departamento de Transporte.
26. En caso de que, con arreglo al artículo 10, apartado 9, una compañía aérea comunitaria deseara proporcionar un avión completo con tripulación a una compañía aérea estadounidense para su explotación con arreglo al código de la compañía aérea estadounidense, la compañía aérea comunitaria también necesitaría la autorización para vuelo chárter del Departamento de Transporte, junto con la declaración de autorización. La delegación estadounidense ha indicado que prácticamente todas las compañías comunitarias que ofrecen ahora servicios regulares a Estados Unidos disponen también de la habilitación de vuelos chárter a todo el mundo expedida por el Departamento de Transporte. Por consiguiente, desde el punto de vista de la autorización económica, solo necesitarían una declaración de autorización para proporcionar aviones completos con tripulación a las líneas aéreas estadounidenses. La delegación estadounidense ha indicado asimismo que no preveía que pudieran causar problemas las solicitudes de autorización de vuelos chárter que presenten otras compañías aéreas comunitarias.
27. Para expedir una declaración de autorización, ya sea de código compartido o para proporcionar un avión completo con tripulación, es preciso que el Departamento de Transporte llegue a la conclusión de que las operaciones propuestas son de interés público. El hecho de que los servicios propuestos estén cubiertos por acuerdos aplicables de servicios aéreos facilita considerablemente llegar a esta conclusión. La inclusión de los derechos en un acuerdo establece también que existe reciprocidad.
28. Por lo que se refiere al código compartido y al suministro de un avión completo con tripulación con arreglo al artículo 10, apartados 7 y 9, el análisis para considerar el interés público se centraría en primer lugar en los siguientes puntos:
- si una compañía aérea estadounidense ha realizado una auditoría de seguridad de la compañía aérea extranjera,
  - si el país que ha expedido el AOC de transportista extranjero es un país de la categoría 1 de IASA,
  - si el país de origen de la compañía aérea extranjera otorga a las compañías aéreas estadounidenses un trato recíproco en general,
  - si la aprobación provocaría problemas de competencia.
29. Por lo que se refiere al suministro de aviones con tripulación incluida, el análisis para considerar el interés público se centraría además en los siguientes puntos:
- si el contrato de arrendamiento establece que el arrendador es responsable del control operativo,
  - si la responsabilidad de la supervisión reglamentaria recae en la autoridad que expide el AOC del arrendador,
  - si la aprobación del contrato de arrendamiento no ofrecerá ventajas excesivas a una parte en un litigio laboral, en caso de que la incapacidad para llevar a cabo el tráfico en un mercado sea el resultado de este litigio.

30. Las declaraciones de autorización para el suministro de un avión completo con tripulación incluida se expedirán, al menos, en su comienzo, por un período limitado (por ejemplo, de seis a nueve meses) o a título excepcional, lo que resulta coherente con el planteamiento de la Unión Europea.
31. Como respuesta a las preocupaciones manifestadas por la delegación de la UE sobre el poder discrecional del Departamento de Transporte en la apreciación del «interés público», la delegación de los Estados Unidos ha declarado que, en el contexto de los acuerdos en materia de cielos abiertos, el Departamento de Transporte ha considerado que determinados acuerdos de código compartido eran de interés público y, por consiguiente, ha expedido declaraciones de autorización en plazos muy reducidos. La delegación de los Estados Unidos ha indicado que, por lo que se refiere al código compartido y al suministro de aviones con tripulación incluida que sean exclusivamente de las compañías aéreas de las Partes, a menos que se presenten circunstancias atípicas, como elementos relacionados con la seguridad nacional, la protección de la aviación o la delincuencia, el Departamento de Transporte centrará su análisis del interés público en los elementos expuestos anteriormente. Además, en caso de que se produjeran tales circunstancias atípicas, Estados Unidos informaría inmediatamente a la otra Parte.
32. Como respuesta a una pregunta de la delegación de los Estados Unidos, la delegación de la UE afirmó que, según la normativa aplicable en la actualidad en la UE [Reglamento (CEE) n° 2407/92], es obligatorio que los aviones utilizados por las compañías aéreas comunitarias estén registrados en la Comunidad. Sin embargo, un Estado miembro puede conceder una exención a esta norma en caso de acuerdos de arrendamiento de corta duración en casos de necesidad con limitación temporal o en circunstancias excepcionales. La compañía aérea que sea parte de un acuerdo de este tipo debe obtener la aprobación previa de la autoridad adecuada que expide la licencia y el Estado miembro puede no aprobar la celebración del acuerdo de suministro de aviones con tripulación incluida a una compañía a la que ha concedido una licencia de explotación, a menos que se reúnan los requisitos de seguridad equivalentes a los exigidos por la normativa comunitaria o, llegado el caso, la legislación nacional.
33. Ambas delegaciones han reconocido que denegar a una compañía aérea la autorización de ejercer los derechos concedidos en virtud del Acuerdo o provocar retrasos indebidos en la concesión de la autorización podría afectar a las condiciones de equidad e igualdad de oportunidades de una compañía aérea a la hora de competir con otras. En caso de que una Parte estime que sus compañías aéreas no están recibiendo las autorizaciones de explotación económica a las que tendrían derecho en virtud del Acuerdo, puede remitir el asunto al Comité mixto.
34. Por lo que se refiere al artículo 14, apartado 4, la delegación de la UE ha recordado que el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, según su artículo 295, no prejuzga en modo alguno el régimen de la propiedad en los Estados miembros. Como respuesta, la delegación de los Estados Unidos ha indicado que el hecho de que una compañía aérea sea de propiedad estatal 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.
35. Por lo que se refiere al artículo 15, las delegaciones han tomado nota de la importancia de lograr un consenso sobre temas de medio ambiente en relación con la aviación en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). A este respecto, han subrayado la importancia del acuerdo por unanimidad logrado en la 35ª Asamblea de la OACI, que se refiere tanto a temas de ruido como de emisiones (Resolución A35-5). Ambas partes se han comprometido a respetar plenamente esta resolución. De acuerdo con esta resolución, ambas partes se han comprometido a aplicar el principio de un «planteamiento equilibrado» a las medidas adoptadas para gestionar las repercusiones del ruido de los aviones (incluidas las restricciones para limitar el acceso de los aviones a aeropuertos a determinadas horas) y garantizar que las tasas impuestas por las emisiones de los motores de los aviones en los aeropuertos se basen en los costes realizados para paliar el impacto medioambiental de las citadas emisiones, que estén debidamente determinadas y atribuidas directamente al transporte aéreo. Ambas partes han tomado nota asimismo de que deben respetarse plenamente las obligaciones legales pertinentes que existan a nivel internacional, regional, nacional o local; por lo que se refiere a los Estados Unidos, la fecha pertinente es el 5 de octubre de 2001 y por lo que se refiere a la Comunidad Europea, la fecha pertinente es el 28 de marzo de 2002.

36. Las delegaciones han tomado nota asimismo de las disposiciones sobre cambio climático, energía y desarrollo sostenible que figuran en el comunicado de Gleneagles, de 2005, del G8, así como del marco de cooperación en materia de gestión del tráfico aéreo que figura en el Memorándum de acuerdo firmado por la Administración federal de aviación y la Comisión el 18 de julio de 2006. Las delegaciones han tomado nota de la intención de las autoridades competentes de los Estados Unidos y de la UE de mejorar la cooperación técnica, incluso en temas de desarrollo de la tecnología y la investigación de la climatología, lo que contribuirá a mejorar la seguridad, la eficiencia energética y a reducir las emisiones del transporte aéreo. Habida cuenta de sus respectivas posiciones en la cuestión del comercio de derechos de emisión por lo que respecta a la aviación internacional, ambas delegaciones han tomado nota de que Estados Unidos y la Unión Europea tienen la intención de colaborar en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional.
37. Por lo que se refiere a la composición del Comité mixto, la delegación de los Estados Unidos ha indicado que Estados Unidos tenía la intención de que fuera representativa de varias agencias y estuviera dirigida por el Departamento de Estado. La delegación de la UE ha indicado que la Unión Europea estaría representada por la Comunidad Europea y sus Estados miembros. Ambas delegaciones han indicado también que la participación de las partes interesadas sería un elemento importante de los trabajos del Comité mixto y que, por consiguiente, se invitaría a representantes de las partes interesadas a que participaran como observadores, excepto cuando alguna de las Partes decida lo contrario.
38. Por lo que respecta al artículo 18, las delegaciones han declarado que tienen la intención de celebrar una reunión preliminar del Comité mixto dentro del plazo de 60 días posterior a la fecha de la firma del Acuerdo.
39. Las delegaciones han confirmado que entienden que determinadas prácticas, tales como el requisito de una primera denegación, el establecimiento de un coeficiente de vuelos, las tasas para evitar objeciones y cualquier otra restricción con respecto a la capacidad, frecuencia y tráfico no se atienen al presente Acuerdo.
40. La delegación de la UE ha sugerido que ambas Partes debían tener lo más claro posible hasta qué punto representantes del Departamento de Transporte estadounidense y de la Comisión Europea podían intercambiar información en los asuntos relacionados con la competencia contemplados en el anexo 2 del Acuerdo con arreglo a sus legislaciones, normas y prácticas respectivas, en particular, por lo que se refiere a datos y perspectivas sobre asuntos objeto de examen por parte de dichas autoridades.
41. La delegación de los Estados Unidos indicó que los procedimientos contemplados en el anexo 2 del Acuerdo son resoluciones con arreglo a la legislación estadounidense y, por lo tanto, están supeditadas al cumplimiento de requisitos legislativos y judiciales para garantizar que la decisión de la agencia se base exclusivamente en la información incluida en la documentación del procedimiento, incluida la información pública que el Departamento de Transporte ha determinado como tal, y con respecto a la cual las partes han podido presentar sus observaciones antes de la decisión final de la agencia.
42. La delegación de los Estados Unidos ha explicado que estos requisitos no obstan para que los representantes que asesoran al Departamento de Transporte en la adopción de su decisión en un procedimiento activo puedan debatir con representantes de la Comisión asuntos tales como: 1) el estado de la competencia en cualquier mercado sobre la base de datos no confidenciales; 2) las repercusiones de alianzas u otras formas de cooperación existentes y los resultados de condiciones previamente impuestas u otras limitaciones para abordar problemas de competencia; 3) planteamientos generales en materia de análisis o metodología en el ámbito de la competencia; 4) casos previos, incluidas las decisiones y la documentación, 5) derecho sustantivo, políticas y procedimientos aplicables a los casos; 6) cuestiones que podrían plantear posibles casos formalmente no iniciados, en la medida en que los representantes del Departamento de Transporte no prejuzguen los hechos o resultados de tales casos, y 7) en los procedimientos activos, qué cuestiones han sido planteadas ya por las partes y qué pruebas no confidenciales se han proporcionado para que consten en el expediente, hasta el punto también de que no se prejuzguen los hechos y los resultados.

43. Dos requisitos procesales son fundamentales al debatir casos en curso. El primero se aplica en gran medida a las comunicaciones de la Comisión con el Departamento de Transporte: la decisión de este último no puede basarse en ninguna información o argumento fundamental que no esté disponible para todas las partes con el fin de que puedan presentar observaciones al respecto antes de que se adopte la decisión final. En caso de que se reciba esta información, no puede tomarse en consideración en la decisión a no ser que las partes tengan acceso a ella. El segundo requisito, más que a las comunicaciones con destino al Departamento de Transporte, se refiere a las comunicaciones a partir de dicho Departamento. La agencia no puede demostrar o parecer demostrar un «prejuicio» sobre el tema de que se trata, es decir, articular una conclusión antes de que esté listo el expediente y de que se haya adoptado y difundido públicamente una resolución final. Este requisito se aplica al Departamento de transporte en cualquier contexto, ya sean en los debates con la UE con cualquier otra entidad que no sea parte legítima del proceso interno de adopción de decisiones del gobierno de Estados Unidos, sea o no parte interesada. El Departamento de Transporte tiene la intención de informar inmediatamente a los representantes de la Comisión siempre que, en función de su experiencia, deba estudiarse la cuestión del «prejuicio» o de la contribución para adoptar una decisión al debatir un tema específico, de modo que los representantes puedan decidir de qué forma proceder.
44. La delegación de la UE pidió garantías a la delegación de los Estados Unidos de que no se utilizaría el criterio obligatorio de «interés público» en el contexto del régimen de competencia de los Estados Unidos para favorecer los intereses de compañías aéreas específicas de los Estados Unidos en detrimento de los de otras compañías aéreas, sean de los Estados Unidos o extranjeras. La delegación de los Estados Unidos ha respondido que este criterio y las normas de competencia que el Departamento de Transporte debe aplicar al adoptar sus decisiones están concebidas y se aplican para proteger la competencia en los mercados globalmente, y no a competidores específicos, como puede ser una compañía aérea. Entre otras consideraciones, la delegación de los Estados Unidos ha hecho observar que el concepto de «interés público» en el ámbito del transporte internacional está definido en la normativa e incluye la igualdad de oportunidades entre líneas aéreas de los Estados Unidos y extranjeras, así como la máxima competencia. Por otra parte, el criterio de interés público en la normativa por la que se regula la aprobación, por parte del Departamento de transporte, de los acuerdos entre transportistas así como la prevención de prácticas restrictivas de la competencia en dichos acuerdos, no constituyen una excepción del análisis de competencia que debe realizar la agencia, sino que constituyen un requisito suplementario que debe respetarse antes de que el Departamento de transporte pueda conceder la inmunidad en materia de prácticas restrictivas de la competencia. Por último, la delegación de los Estados Unidos ha puesto de relieve que todas las decisiones del Departamento de transporte deben atenerse al Derecho nacional y respetar las obligaciones internacionales, incluidos los acuerdos de aviación civil que contienen de modo uniforme el requisito de que todas las partes debe proporcionar condiciones de equidad e igualdad de oportunidades en la competencia a las líneas aéreas de las otras Partes.
45. En el contexto de este debate, ambas delegaciones han afirmado que aplican sus respectivos regímenes de competencia de forma que se respete la equidad e igualdad de oportunidades en la competencia concedidas a todas las líneas aéreas de las Partes, y de conformidad con el principio general de proteger y mejorar la competencia en los mercados en su conjunto, a pesar de que puedan existir posibles intereses contrarios de líneas aéreas competidoras específicas.
46. Por lo que se refiere a los procedimientos de la Comisión Europea, la delegación de la UE ha explicado que la limitación principal para que la Comisión Europea pueda emprender una cooperación activa con agencias gubernamentales extranjeras tiene su origen en las limitaciones establecidas a la comunicación de información confidencial. La información obtenida por la Comisión y las autoridades de los Estados miembros en el curso de una investigación, que esté cubierta por el régimen de secreto profesional, está supeditada a la aplicación del artículo 287 del Tratado CE y al artículo 28 del Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo. En lo esencial, ambos artículos se refieren a la información que no es de dominio público, que ha podido obtenerse en el curso de una investigación, se ha comunicado a título informativo en una respuesta o que voluntariamente se ha puesto en conocimiento de la Comisión. Esta información incluye también secretos de carácter comercial o de ámbito empresarial. Esta información no puede divulgarse a ningún organismo de un tercer país, a menos que lo consienta explícitamente la fuente original. Por lo tanto, cuando la Comisión considere apropiado y deseable proporcionar una información confidencial a un organismo extranjero, debe recabar previamente el consentimiento de la fuente de esa información, mediante renuncia a sus derechos.
47. No se aplican a las disposiciones antes mencionadas a la información que esté relacionada con una investigación, o con la posible realización de una investigación. En esta información se incluye el hecho de que se esté realizando una investigación, el objeto de la investigación, la identidad de la empresa o empresas investigada(s) (aunque en determinados casos también pueda ser objeto de información protegida), la identidad del sector en que se está llevando a cabo la investigación y las medidas que se tenga la intención de adoptar en el curso de la investigación. Esta información se mantiene normalmente como confidencial para garantizar un desarrollo adecuado de la investigación. Sin embargo, puede comunicarse al Departamento de transporte ya que dicho departamento está obligado a mantener la confidencialidad de la información con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 del anexo 2 del Acuerdo.

48. Como respuesta a una pregunta de la delegación de la UE, la delegación de los Estados Unidos ha confirmado que las autoridades competentes de los Estados Unidos examinarán de forma equitativa y con diligencia las solicitudes completas para obtener la inmunidad en materia de prácticas restrictivas de la competencia de los acuerdos comerciales de cooperación, incluidos los acuerdos revisados. La delegación de los Estados Unidos ha confirmado además que, por lo que se refiere a las líneas aéreas comunitarias, al examinar la solicitud de líneas aéreas extranjeras de inmunidad en materia de prácticas restrictivas de la competencia o para seguir manteniendo dicha inmunidad, el Acuerdo del transporte aéreo Estados Unidos-UE, que se aplicará de conformidad con el artículo 25 o estará en vigor de conformidad con el artículo 26, cumple el requisito establecido por el Departamento de Transporte de que exista un acuerdo de cielos abiertos entre Estados Unidos y el país de origen de la línea aérea extranjera solicitante. La garantía anteriormente expuesta no se aplica a los solicitantes de Irlanda mientras siga vigente la sección 4 del anexo 1.
49. Como respuesta a una pregunta de la delegación de la UE, la delegación de los Estados Unidos ha declarado que todas las normas del Departamento de transporte en materia de sistemas informatizados de reserva habían dejado de aplicarse a partir del 31 de julio de 2004. El Departamento de transporte, sin embargo, mantiene sus competencias en el ámbito de la prohibición de prácticas injustas y engañosas y métodos desleales de competencia de las compañías aéreas y del sector de la distribución de servicios de líneas aéreas, y puede utilizar esas competencias para tratar supuestas prácticas anticompetitivas por parte de un sistema en la comercialización de servicios de líneas aéreas. Además, el Departamento de Justicia y la Comisión Federal de comercio tienen competencias para tratar las denuncias de violación de la normas en materia de competencia por parte de un sistema.
50. Por lo que se refiere al artículo 25, la delegación de la UE ha explicado que en algunos Estados miembros la aplicación provisional del acuerdo debe ser aprobada previamente por sus Parlamentos, habida cuenta de sus imperativos constitucionales.
51. Ambas delegaciones han confirmado que, en caso de que una de las partes decida suspender la aplicación provisional del Acuerdo con arreglo al artículo 25, apartado 2, lo dispuesto en la sección 4 del anexo 1 del Acuerdo podría seguir aplicándose si las Partes así lo acuerdan.
52. Por lo que se refiere al artículo 26, la delegación de la UE ha explicado que los procedimientos mencionados en este artículo incluyen la ratificación en algunos Estados miembros.
53. Como respuesta a una pregunta de la delegación de los Estados Unidos en relación con las restricciones derivadas de elementos residuales de acuerdos bilaterales de servicios aéreos entre Estados miembros, la delegación de la UE ha afirmado que dejarían de aplicarse las restricciones que puedan afectar al ejercicio de derechos contemplados por el presente Acuerdo por parte de líneas aéreas de los Estados Unidos y comunitarias.
54. Ambas delegaciones han puesto de relieve que el Acuerdo no afecta en modo alguno a sus respectivas posiciones jurídicas y políticas con respecto a distintos temas de carácter medioambiental en relación con la aviación.
55. Ambas delegaciones han tomado nota de que ninguna parte invocará este Acuerdo ni parte alguna del mismo para justificar su oposición a la consideración de políticas alternativas en relación con cualquier asunto regulado por el presente Acuerdo en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional.
56. No ha dejado de mencionarse en la sección 1 del anexo 1 del Acuerdo ningún acuerdo de servicios aéreos entre Estados Unidos y un Estado miembro cuya aplicabilidad haya sido cuestionada a partir de la firma del Acuerdo. No obstante, las delegaciones se proponen que el Acuerdo se aplique con carácter provisional por parte de Estados Unidos y del Estado o Estados miembro de que se trate con arreglo a lo previsto en el artículo 25 del Acuerdo.

*Por la delegación de la Comunidad  
Europea y sus Estados miembros*

Daniel CALLEJA

*Por la delegación de los  
Estados Unidos de América*

John BYERLY

**Declaración escrita que presentará la Presidencia a los Estados Unidos en el momento de firmar en nombre de la CE  
y sus Estados miembros**

Los Estados miembros aplicarán provisionalmente el presente Acuerdo hasta su entrada en vigor en buena fe y con arreglo a las disposiciones de Derecho interno vigentes.

---