COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 8.4.2021
COM(2021) 157 final

ANNEX

ANEXO

de la

Propuesta de Decisión del Consejo

relativa a la firma, en nombre de la Unión, y a la aplicación provisional del Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Estado de Qatar, por una parte, y la Unión Europea y sus Estados miembros, por otra

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE EL ESTADO DE QATAR,
POR UNA PARTE,
Y LA UNIÓN EUROPEA Y SUS ESTADOS MIEMBROS,
POR OTRA

ÍNDICE

ARTÍCULO 1: Definiciones

TÍTULO I: DISPOSICIONES ECONÓMICAS

ARTÍCULO 2: Concesión de derechos
ARTÍCULO 3: Autorización de explotación
ARTÍCULO 4: Denegación, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones
ARTÍCULO 5: Liberalización de la propiedad y el control
ARTÍCULO 6: Observancia de las disposiciones legales y reglamentarias
ARTÍCULO 7: Competencia leal
ARTÍCULO 8: Oportunidades comerciales
ARTÍCULO 9: Derechos de aduana
ARTÍCULO 10: Tasas de usuario
ARTÍCULO 11: Tarifas y fletes
ARTÍCULO 12: Estadísticas

TÍTULO II: COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

ARTÍCULO 13: Seguridad aérea
ARTÍCULO 14: Protección de la aviación
ARTÍCULO 15: Gestión del tráfico aéreo
ARTÍCULO 16: Medio ambiente
ARTÍCULO 17: Responsabilidad de las compañías aéreas
ARTÍCULO 18: Protección de los consumidores
ARTÍCULO 19: Sistemas informatizados de reserva
ARTÍCULO 20: Aspectos sociales

TÍTULO III: DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

ARTÍCULO 21: Interpretación y aplicación
ARTÍCULO 22: El Comité Mixto
ARTÍCULO 23: Solución de diferencias y arbitraje
ARTÍCULO 24: Relación con otros acuerdos

ARTÍCULO 25: Modificaciones

ARTÍCULO 26: Adhesión de nuevos Estados miembros de la Unión Europea

ARTÍCULO 27: Terminación

ARTÍCULO 28: Registro del Acuerdo

ARTÍCULO 29: Entrada en vigor, aplicación provisional y depositario

ANEXO 1: Disposiciones transitorias

ANEXO 2: Aplicación geográfica de los derechos de tráfico de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga

EL ESTADO DE QATAR (en lo sucesivo, «Qatar»),

por una parte,

y

EL REINO DE BÉLGICA,

LA REPÚBLICA DE BULGARIA,

LA REPÚBLICA CHECA,

EL REINO DE DINAMARCA,

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA,

LA REPÚBLICA DE ESTONIA,

IRLANDA,

LA REPÚBLICA HELÉNICA,

EL REINO DE ESPAÑA,

LA REPÚBLICA FRANCESA,

LA REPÚBLICA DE CROACIA,

LA REPÚBLICA ITALIANA,

LA REPÚBLICA DE CHIPRE,

LA REPÚBLICA DE LETONIA,

LA REPÚBLICA DE LITUANIA,

EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO,

HUNGRÍA,

MALTA,

EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS,

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA,

LA REPÚBLICA DE POLONIA,

LA REPÚBLICA PORTUGUESA,

RUMANÍA,

LA REPÚBLICA DE ESLOVENIA,

LA REPÚBLICA ESLOVACA,

LA REPÚBLICA DE FINLANDIA,

EL REINO DE SUECIA,

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

y la UNIÓN EUROPEA,

por otra;

Qatar y los Estados miembros de la UE, en calidad de Partes en el Convenio sobre Aviación

Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, junto con la Unión Europea;

DESEOSOS de promover sus intereses en lo relativo al transporte aéreo como medio de contribuir a unas relaciones políticas y económicas más estrechas entre las Partes;

RECONOCIENDO la importancia de una conectividad eficiente del transporte aéreo para fomentar el comercio, el turismo, la inversión y el desarrollo social y económico;

DESEOSOS de mejorar los servicios aéreos y promover un sistema internacional de aviación basado en la no discriminación y en las oportunidades para las compañías aéreas de competir en igualdad de condiciones;

DESEOSOS de garantizar el más alto grado de seguridad y protección en el transporte aéreo, y afirmando su profunda preocupación ante los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de personas y bienes, afectan negativamente al funcionamiento de las aeronaves y minan la confianza de los viajeros en la seguridad de la aviación civil;

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

DECIDIDOS a maximizar los beneficios que se pueden obtener de la cooperación en materia de reglamentación;

RECONOCIENDO los importantes beneficios que pueden derivarse de unos servicios aéreos competitivos y unos sectores del transporte aéreo viables;

DESEOSOS de fomentar una competencia leal, reconociendo que determinadas subvenciones pueden afectar negativamente a la competencia y poner en peligro los objetivos básicos del presente Acuerdo, y que, si no existen unas condiciones de competencia equitativas para las compañías aéreas, es posible que los beneficios potenciales no se materialicen;

PROPONIÉNDOSE utilizar como base el marco de los acuerdos y mecanismos en vigor entre las Partes con el objetivo de abrir el acceso a los mercados y maximizar los beneficios para los pasajeros, los expedidores, las compañías aéreas, los aeropuertos y sus empleados, las comunidades y otras partes que se benefician de forma indirecta;

AFIRMANDO la importancia de proteger el medio ambiente al desarrollar y aplicar la política internacional de aviación;

AFIRMANDO la necesidad de actuar urgentemente para hacer frente al cambio climático y de que haya una cooperación constante para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación, en consonancia con las obligaciones internacionales en este ámbito, en particular los instrumentos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);

AFIRMANDO la importancia de proteger los intereses de los consumidores y de cooperar para lograr un elevado nivel de protección de los consumidores;

RECONOCIENDO que la existencia de más oportunidades comerciales no debe suponer el menoscabo de las normas laborales, ni de las relacionadas con el ámbito laboral, de las Partes, y reafirmando la importancia de tomar en consideración los efectos del presente Acuerdo en los trabajadores, el empleo y las condiciones de trabajo, y los beneficios que se derivan de combinar los importantes beneficios económicos de los mercados abiertos y competitivos con normas laborales exigentes;

SEÑALANDO el deseo de explorar formas en las que el sector del transporte aéreo, con miras al desarrollo futuro de este tipo de transporte, pueda acceder con mayor facilidad al capital;

DESEOSOS de celebrar un acuerdo sobre transporte aéreo, complementario al Convenio;

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

ARTÍCULO 1

Definiciones

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

1. «Acuerdo»: el presente Acuerdo, sus anexos, y toda modificación de estos;

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, incluidos los servicios regulares y no regulares;

3. «resolución sobre la nacionalidad»: la constatación de que una compañía aérea que se propone operar servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo cumple los requisitos de su artículo 3 en lo referente a la propiedad, el control efectivo y el centro de actividad principal;

4. «autoridades competentes»: las agencias oficiales o entidades responsables de las funciones administrativas con arreglo al presente Acuerdo;

5. «sistema informatizado de reserva» o «SIR»: un sistema informatizado que contenga información, entre otras cosas, sobre horarios de vuelo, plazas disponibles y tarifas de más de una compañía aérea, con o sin medios para efectuar reservas y expedir billetes, en la medida en que se ofrezcan todos o algunos de estos servicios a los abonados. A efectos del presente Acuerdo, se entenderá que el término «SIR» incluye los «sistemas mundiales de distribución» o «SMD», en la medida en que contengan productos de transporte aéreo;

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

   a) toda modificación que haya entrado en vigor con arreglo al artículo 94, letra a), del Convenio y haya sido ratificada tanto por Qatar como por el Estado miembro de la UE o los Estados miembros de la UE, según corresponda en cada caso; y

   b) todo anexo o modificación de un anexo aprobados de conformidad con el artículo 90 del Convenio, siempre que estén en vigor en un momento dado tanto en Qatar como en el Estado miembro de la UE o en los Estados miembros de la UE, según corresponda en cada caso;

7. «discriminación»: la diferenciación de cualquier tipo sin justificación objetiva;

8. «tarifas»: los precios que se deben pagar a las compañías aéreas, a sus agentes o a otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros en los servicios aéreos (incluido cualquier otro modo de transporte relacionado con los servicios aéreos), y las condiciones de aplicación de dichos precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

9. «resolución sobre la aptitud»: la constatación de que la compañía aérea que se propone explotar servicios aéreos en virtud del presente Acuerdo tiene una capacidad financiera satisfactoria y unas competencias de gestión adecuadas para explotar tales servicios y está dispuesta a cumplir la normativa y los requisitos que rigen su explotación;

10. «coste íntegro»: el coste de un servicio prestado, más una tasa razonable por gastos administrativos;

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

12. «Partes»: Qatar, por un lado, y la Unión Europea y sus Estados miembros, por otro;

13. «centro de actividad principal»: el domicilio social o sede principal de una compañía aérea en el territorio de la Parte en que se ejercen las principales funciones financieras y el control operacional de la compañía aérea, incluida la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad;

14. «fletes»: los precios que se deben pagar por el transporte de carga en los servicios aéreos (incluido cualquier otro modo de transporte relacionado con los servicios aéreos), y las condiciones de aplicación de dichos precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares;

15. «autoasistencia en tierra»: la situación en la que un usuario de un aeropuerto se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra, sin celebrar con un tercero contrato alguno, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. A efectos de la presente definición, los usuarios de los aeropuertos no se considerarán terceros entre sí cuando:

a) uno tenga una participación mayoritaria en el otro; o

b) una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada uno de ellos;

16. «grave perturbación en la economía de Qatar o de un Estado miembro de la UE»: una crisis excepcional, temporal (a corto o largo plazo) y significativa que afecta a toda la economía de Qatar o de un Estado miembro de la UE en lugar de a una región o un sector económico específicos;

17. «escala para fines no comerciales»: el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga o correo en el transporte aéreo;

18. «subvención»: una contribución financiera concedida por el gobierno u otro organismo público a cualquier nivel, en particular:

i. la transferencia directa de fondos y la posible transferencia directa de fondos u obligaciones;
ii. la condonación o la falta de cobro de ingresos que de otro modo se percibirían;
iii. el suministro de bienes o servicios que no sean de infraestructuras generales, o la adquisición de bienes o servicios; o
iv. la realización de pagos a un mecanismo de financiación, o el hecho de encargar o dar instrucciones a una entidad privada para que lleve a cabo una o varias de las funciones indicadas en los incisos i), ii) y iii), que normalmente incumbirían al gobierno u otro organismo público, sin que la práctica difiera en realidad de las que siguen normalmente los gobiernos,

que se limiten, *de iure* o *de facto*, a determinadas compañías aéreas y confieran un beneficio a una o varias compañías. No se considerará que una intervención financiera hecha por un gobierno u otro organismo público confiere un beneficio si un operador privado en una economía de mercado guiado por consideraciones económicas habría realizado la misma intervención financiera;

19. en el caso del Estado de Qatar, «territorio» tiene el significado que se le atribuye en el artículo 2 del Convenio. En el caso de la Unión Europea y sus Estados miembros, «territorio» significa el territorio terrestre, las aguas interiores y el mar territorial de los Estados miembros a los que se aplican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y en las condiciones establecidas en dichos Tratados, así como el espacio aéreo por encima de ellos;

20. «tasa de usuario»: la tasa aplicada a las compañías aéreas por la provisión de servicios o instalaciones aeroportuarios, medioambientales, de navegación aérea o de protección de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones conexos;

TÍTULO I

DISPOSICIONES ECONÓMICAS

ARTÍCULO 2

Concesión de derechos

Programación de rutas

1. Cada Parte permitirá a las compañías aéreas de la otra Parte prestar servicios en las rutas que se indican a continuación:

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

cualquier punto de Qatar – cualquier punto intermedio – cualquier punto de la Unión Europea – cualquier punto posterior

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

cualquier punto de la Unión Europea – cualquier punto intermedio – cualquier punto de Qatar – cualquier punto posterior

A efectos de la aplicación de esta programación de rutas:

«cualquier punto» significará uno o varios puntos;

«cualquier punto de la Unión Europea» significará uno o varios puntos del mismo Estado miembro de la UE o de diferentes Estados miembros de la UE, por separado o de manera conjunta, en cualquier orden.

Derechos de tráfico

2. Cada Parte concederá a las compañías aéreas de la otra Parte, sin discriminación alguna, los siguientes derechos para el ejercicio de actividades de transporte aéreo internacional:

a) derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;

b) derecho a hacer escala en su territorio con fines no comerciales;

c) derecho a efectuar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional

de pasajeros, mixto y exclusivamente de carga:

i) en el caso de las compañías aéreas de Qatar, derecho a prestar servicios de transporte aéreo internacional entre cualquier punto de Qatar y cualquier punto de la Unión Europea con

A) derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad sin limitación de rutas, capacidad ni frecuencias; y

B) derechos de tráfico de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga entre la Unión Europea y los puntos posteriores enumerados en el anexo 2, sección 1, siempre que el ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad no exceda de siete (7) frecuencias semanales por Estado miembro;

ii) en el caso de las compañías aéreas de la Unión Europea, derecho a prestar servicios de transporte aéreo internacional entre cualquier punto de la Unión Europea y cualquier punto de Qatar con

A) derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad sin limitación de rutas, capacidad ni frecuencias; y

B) derechos de tráfico de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga entre Qatar y los puntos posteriores enumerados en el anexo 2, sección 2, siempre que el ejercicio de los derechos de tráfico de quinta libertad no exceda de siete (7) frecuencias semanales por Estado miembro.

El ejercicio de estos derechos de tráfico estará sujeto a las disposiciones transitorias que figuran en el anexo 1 del presente Acuerdo. y

Para evitar dudas, en el caso de aquellos Estados miembros de la UE que tengan, en sus acuerdos bilaterales en vigor de servicios aéreos con Qatar, siete (7) frecuencias semanales o menos con derechos de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga, el número total de frecuencias semanales a las que tendrán derecho las compañías de ambas Partes al final del período transitorio será de siete (7);

d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

Flexibilidad de explotación

3. Las compañías aéreas de cada Parte podrán, en todos sus vuelos o en cualquiera de ellos, y a su discreción, en las rutas que se especifican en el apartado 1:

a) realizar vuelos en una sola dirección o en ambas;

b) combinar distintos números de vuelo en una operación de una aeronave;

c) prestar servicio a puntos intermedios y posteriores, así como a puntos situados en los territorios de las Partes, en cualquier combinación y orden, según lo dispuesto en el apartado 2;

d) omitir escalas en cualquier punto o puntos;

e) transferir tráfico entre cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto (cambio de capacidad operacional);

f) efectuar escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;

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

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

i) prestar servicio a más de un punto, en el mismo Estado miembro de la UE o en Qatar, en el mismo servicio (coterminación).

La flexibilidad de explotación prevista en las letras a) a i) del presente apartado podrá ejercerse sin ninguna limitación geográfica o de dirección y sin que suponga la pérdida de ninguno de los derechos de tráfico establecidos en el presente Acuerdo, siempre y cuando:

i) los servicios de las compañías aéreas de Qatar presten servicio a un punto de Qatar;

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

4. Cada Parte permitirá a cada compañía aérea de la otra Parte determinar la frecuencia y la capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. En consonancia con este derecho, ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la periodicidad de los servicios, el encaminamiento, el origen o el destino del tráfico, ni el tipo o tipos de aeronaves utilizadas por las compañías aéreas de la otra Parte, salvo por motivos aduaneros, técnicos, de explotación, de seguridad de la gestión del tráfico aéreo o de protección ambiental o sanitaria, o salvo que se disponga otra cosa en el presente Acuerdo.

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

a) a las compañías aéreas de Qatar, el derecho a admitir a bordo, en cualquier Estado miembro de la UE, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en ese mismo Estado miembro de la UE a cambio de una remuneración o por arrendamiento;

b) a las compañías aéreas de la Unión Europea, el derecho a admitir a bordo en Qatar pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en Qatar a cambio de una remuneración o por arrendamiento.

ARTÍCULO 3

Autorización de explotación

1. Cuando una Parte reciba una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea de la otra Parte, las autoridades competentes de la otra Parte concederán las autorizaciones de explotación y los permisos técnicos correspondientes con la mínima demora administrativa, a condición de que:

a) en el caso de las compañías de Qatar:

i) la compañía aérea tenga su centro de actividad principal en Qatar y esté en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de Qatar;

ii) Qatar mantenga y ejerza el control reglamentario efectivo de la compañía aérea; y

iii) la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, y esté bajo el control efectivo de Qatar y/o de nacionales de Qatar;

b) en el caso de las compañías aéreas de la Unión Europea:

i) la compañía aérea esté establecida en el territorio de la Unión Europea con arreglo a los Tratados de la UE y disponga de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea;

ii) el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del certificado de operador aéreo ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, y la autoridad competente esté claramente identificada; y

iii) la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o esté bajo el control efectivo de uno o más Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o de nacionales de dichos Estados;

c) se cumplan las disposiciones de los artículos 13 y 14 del presente Acuerdo; y

d) la compañía aérea cumpla los requisitos prescritos por las disposiciones legales y reglamentarias que la Parte responsable de examinar la solicitud aplique normalmente a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional.

2. Cada Parte, cuando conceda las autorizaciones de explotación y los permisos técnicos, brindará un trato no discriminatorio a todas las compañías aéreas de la otra Parte.

3. Cuando una Parte reciba una solicitud de autorización de explotación de una compañía aérea de la otra Parte, reconocerá toda resolución dictada por esa otra Parte sobre la aptitud o la nacionalidad de la compañía aérea en cuestión de igual manera que si la resolución hubiera sido dictada por sus propias autoridades competentes y sin llevar a cabo más indagaciones al respecto, salvo por lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, del presente Acuerdo. Para evitar dudas, el presente apartado no se aplicará al reconocimiento de las resoluciones sobre certificados o licencias de seguridad, medidas de protección o cobertura de seguros.

ARTÍCULO 4

Denegación, revocación, suspensión y limitación de las autorizaciones

1. Cualquiera de las Partes podrá denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a las autorizaciones de explotación o los permisos técnicos, o bien denegar, suspender, limitar o imponer condiciones a las actividades de una compañía aérea de la otra Parte, en los siguientes casos:

a) en el caso de las compañías de Qatar:

i) si la compañía aérea no tiene su centro de actividad principal en Qatar o no está en posesión de una licencia de explotación válida de conformidad con la

legislación de Qatar;

ii) si el control reglamentario efectivo de la compañía aérea no lo ejerce ni mantiene Qatar; o

iii) si la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no está bajo el control efectivo de Qatar y/o de nacionales de Qatar;

b) en el caso de las compañías aéreas de la Unión Europea:

i) si la compañía aérea no está establecida en el territorio de la Unión Europea con arreglo a los Tratados de la UE o no dispone de una licencia de explotación válida de conformidad con la legislación de la Unión Europea;

ii) si el Estado miembro de la UE responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce o no mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad competente no está claramente identificada; o

iii) si la compañía aérea no es propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o no está bajo el control efectivo de uno o más Estados miembros de la Unión Europea o la Asociación Europea de Libre Comercio y/o de nacionales de dichos Estados;

c) si la compañía aérea no cumple las disposiciones legales y reglamentarias mencionadas en el artículo 6 del presente Acuerdo o las disposiciones legales y reglamentarias que la Parte responsable de examinar la solicitud aplique normalmente a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional.

2. Cuando una Parte tenga motivos razonables para creer que una compañía aérea de la otra Parte se encuentra en alguna de las situaciones establecidas en el apartado 1, dicha Parte podrá solicitar consultas con la otra Parte.

3. Estas consultas se iniciarán lo antes posible, y, a más tardar, en un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha de recepción de la solicitud. Si no se consiguiera lograr un acuerdo satisfactorio en un plazo de treinta días (30), u otro plazo acordado, a partir de la fecha de inicio de las consultas, o no se consiguiera adoptar las medidas correctoras acordadas, se considerará que existen motivos suficientes para que la Parte que solicitó las consultas tome medidas para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o permisos técnicos de una compañía aérea de la otra Parte con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente artículo.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, con respecto al apartado 1, letra c), una Parte podrá adoptar medidas inmediatas o urgentes cuando resulte necesario por una emergencia o para evitar nuevos incumplimientos. Para evitar dudas, para que existan nuevos incumplimientos es necesario que ya se haya planteado la cuestión del incumplimiento entre las autoridades competentes de las Partes.

ARTÍCULO 5

Liberalización de la propiedad y el control

Las Partes reconocen los beneficios potenciales de la liberalización progresiva de la propiedad y el control de sus respectivas compañías aéreas. Las Partes acuerdan explorar en el Comité Mixto, en un momento oportuno, la liberalización recíproca de la propiedad y el control de las compañías aéreas. Como resultado de este examen, el Comité Mixto podrá recomendar modificaciones del presente Acuerdo de conformidad con el artículo 25 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 6

Observancia de las disposiciones legales y reglamentarias

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

2. Al entrar o salir del territorio de una Parte, o mientras permanezcan en él, los pasajeros, la tripulación, el equipaje, la carga o el correo de las compañías aéreas de la otra Parte, o quienquiera que actúe en su nombre, estarán sujetos a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en dicho territorio en materia de entrada, permanencia y salida (en particular, la reglamentación sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena, o, en el caso del correo, la normativa postal).

3. Ambas Partes, en sus respectivos territorios, autorizarán a las compañías aéreas de la otra Parte a adoptar medidas para garantizar que solo se transporta a personas en posesión de los documentos de viaje exigidos para la entrada en su territorio o el tránsito por él.

ARTÍCULO 7

Competencia leal

1. Las Partes acuerdan que sus compañías aéreas gozarán de igualdad de oportunidades para competir en la prestación de servicios de transporte aéreo.

2. Las Partes:

a) prohibirán y, si existieran, eliminarán, dentro de sus respectivas jurisdicciones y mediante sus procedimientos y procesos internos respectivos, cualquier forma de discriminación o práctica desleal que pueda afectar negativamente a la posibilidad de que las compañías aéreas de la otra Parte compitan en igualdad de condiciones por la prestación de servicios de transporte aéreo;

b) no concederán ni autorizarán subvenciones a ninguna compañía aérea si dichas subvenciones afectan negativamente a la posibilidad de que las compañías aéreas de la otra Parte compitan en igualdad de condiciones por la prestación de servicios de transporte aéreo.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, letra b), se podrá conceder lo siguiente:

a) ayudas a compañías aéreas insolventes o en dificultades, siempre que:

i) estas ayudas estén supeditadas a un plan de reestructuración creíble basado en supuestos realistas con el fin de que la compañía aérea insolvente o en dificultades vuelva en un plazo razonable a la viabilidad a largo plazo; y

ii) la compañía aérea en cuestión, sus inversores o accionistas contribuyan significativamente a los costes de reestructuración;

b) aporte temporal de liquidez a una compañía aérea en dificultades en forma de préstamos o garantías de préstamos, limitado tan solo a la cantidad necesaria para mantener en el mercado a la compañía aérea en cuestión durante el tiempo necesario para elaborar un plan de reestructuración o de liquidación;

c) siempre que se limiten a las cantidades mínimas necesarias para lograr su objetivo y que los efectos en la prestación de servicios de transporte aéreo se reduzcan al mínimo:

i) subvenciones destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales;

ii) en el caso de Qatar, subvenciones para remediar una grave perturbación en su economía; y, en el caso de la UE y sus Estados Miembros, subvenciones para remediar una grave perturbación en la economía de uno o más de los Estados miembros de la UE;

d) subvenciones a las compañías aéreas encargadas de la gestión de obligaciones de servicio público claramente definidas, necesarias para satisfacer las necesidades esenciales de transporte de la población que no puedan satisfacer por sí solas las fuerzas del mercado, siempre que estas subvenciones se limiten a una remuneración razonable por la prestación de servicios aéreos.

4. Las Partes se asegurarán de que cada una de sus compañías aéreas que presten servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo publique, al menos una vez al año, un informe financiero acompañado de un estado financiero que sea objeto de auditoría externa, de conformidad con las normas reconocidas internacionalmente en materia de contabilidad y divulgación de información financiera de las empresas, como las Normas Internacionales de Información Financiera. Se asegurarán asimismo de que, si una Parte entrega una subvención, dicha subvención se indique por separado en el informe financiero.

5. Cada una de las Partes proporcionará, a petición de la otra Parte y en un plazo de treinta (30) días, a menos que las Partes acuerden otra cosa, los informes financieros y cualquier otra información que razonablemente pueda estar disponible, en particular sobre los elementos contemplados en el apartado 4, que la otra Parte pueda solicitar razonablemente para comprobar el cumplimiento de las disposiciones del presente artículo. Cuando esta información sea delicada desde el punto de vista comercial, la Parte que la solicite le dará tratamiento confidencial.

6. Cada Parte, usando sus procedimientos y procesos internos respectivos, implementará y aplicará medidas que prohíban y eviten de manera efectiva que las compañías aéreas:

a) participen en prácticas concertadas resultantes de decisiones o acuerdos expresos o tácitos entre competidores que tengan como objetivo o efecto impedir, restringir o falsear la competencia. Esta prohibición podrá declararse inaplicable si tales acuerdos, decisiones o prácticas contribuyen a mejorar la producción o distribución de servicios o a fomentar los progresos técnicos o económicos, al mismo tiempo que se reserva a los consumidores una parte equitativa del beneficio resultante y: i) no imponen a las empresas afectadas restricciones que no sean indispensables para alcanzar tales objetivos; ii) no ofrecen a dichas empresas la posibilidad de eliminar la competencia respecto de una parte sustancial de los servicios en cuestión;

b) abusen de una posición dominante de un modo que pueda afectar a los servicios de transporte aéreo hacia o desde esa Parte; y

c) lleven a cabo concentraciones de compañías aéreas que impidan significativamente una competencia efectiva, en particular como resultado de la creación o el fortalecimiento de una posición dominante.

7. Si una Parte (denominada en lo sucesivo «la Parte afectada») considera que la posibilidad de que sus compañías aéreas compitan en igualdad de condiciones se ve perjudicada por:

a) discriminación o prácticas desleales prohibidas en virtud del apartado 2, letra a);

b) una subvención prohibida en virtud del apartado 2, letra b), distinta de las enumeradas en el apartado 3;

c) el incumplimiento de las obligaciones de transparencia establecidas en los apartados 4 y 5; o

d) el incumplimiento por la otra Parte de las obligaciones establecidas en el apartado 6;

podrá proceder de conformidad con los apartados 8 a 10.

8. La Parte afectada presentará por escrito a la otra Parte una solicitud de consultas acompañada de un informe escrito con sus observaciones y pruebas materiales. Las consultas se iniciarán en un período de treinta (30) días a partir de la recepción de la solicitud, a menos que las Partes acuerden otra cosa. Las consultas podrán solicitarse a través del Comité Mixto.

9. Si la Parte afectada y la otra Parte no llegan a un acuerdo al respecto en un plazo de sesenta (60) días a partir del inicio de las consultas, o un período diferente acordado por las Partes o por el Comité Mixto, la Parte afectada podrá tomar medidas contra las compañías aéreas que hayan mostrado los comportamientos controvertidos o se hayan beneficiado de la discriminación, las prácticas desleales o las subvenciones en cuestión. La Parte afectada notificará por escrito a la otra Parte las medidas que deberán adoptarse al menos quince (15) días antes de la aplicación de cualquier medida.

10. Las medidas adoptadas de conformidad con el apartado anterior serán apropiadas y proporcionadas, y su alcance y duración se limitarán a lo estrictamente necesario, a fin de paliar el perjuicio a las compañías aéreas de la Parte afectada y eliminar la ventaja indebida obtenida por las compañías a las que van dirigidas estas medidas.

11. Cualquier medida adoptada en virtud del apartado 9 se entenderá sin perjuicio del derecho de ambas Partes a remitir el asunto al procedimiento de solución de diferencias establecido en el artículo 23 del presente Acuerdo.

12. Cuando las cuestiones relativas al presente artículo se remitan al procedimiento de solución de diferencias establecido en el artículo 23 del presente Acuerdo, se reducirán a la mitad los plazos indicados en los apartados 10, 11 y 12 de dicho artículo.

13. Lo dispuesto en el presente Acuerdo en modo alguno restringirá, pondrá en peligro o interferirá en la autoridad o los poderes de las autoridades de competencia de las Partes ni de los órganos jurisdiccionales que examinen las decisiones de dichas autoridades. Toda medida que adopten las Partes con arreglo al apartado 9 del presente artículo se entenderá sin

perjuicio de las medidas que puedan adoptar dichas autoridades y órganos jurisdiccionales, incluidas las de la Parte afectada. Las resoluciones de los órganos jurisdiccionales que examinen las medidas de dichas autoridades competentes se excluirán del mecanismo de solución de diferencias establecido en el artículo 23 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 8

Oportunidades comerciales

Actividad empresarial

1. Las Partes coinciden en que los obstáculos a la actividad empresarial a que se enfrentan los agentes comerciales podrían menoscabar los beneficios que se espera obtener con el presente Acuerdo. Así pues, ambas Partes iniciarán un proceso eficaz y recíproco de supresión de los obstáculos a la actividad empresarial para sus agentes comerciales en aquellos casos en que tales obstáculos puedan entorpecer las operaciones comerciales, falsear la competencia o afectar a la posibilidad de competir en igualdad de condiciones.

2. El Comité Mixto creado con arreglo al artículo 22 del presente Acuerdo establecerá un proceso de cooperación en materia de actividad empresarial y oportunidades comerciales. De conformidad con el artículo 22 del presente Acuerdo, las Partes podrán solicitar una reunión del Comité Mixto para debatir cualquier cuestión relacionada con la aplicación del presente artículo.

Representantes de las compañías aéreas

3. Las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a establecer libremente en el territorio de la otra Parte las oficinas e instalaciones necesarias para la prestación de servicios de transporte aéreo y para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y otras actividades conexas, en particular el derecho a vender y emitir billetes o cartas de porte aéreo, tanto suyos como de otras compañías.

4. Las compañías aéreas de cada Parte disfrutarán del derecho a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de esta última en materia de entrada, residencia y empleo, el personal de gestión y ventas, así como el personal técnico, operativo y de otras especialidades, que resulte necesario para la prestación de los servicios de transporte aéreo. Ambas Partes facilitarán y acelerarán la concesión de permisos de trabajo, cuando sea necesario, para el personal empleado en las sucursales de conformidad con el presente apartado, incluso para el personal que desempeñe determinadas funciones temporales por un período no superior a noventa (90) días, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes en vigor. Las compañías aéreas de cada Parte podrán decidir libremente si trabajan o no con un agente de

ventas de su elección en el territorio de la otra Parte.

Asistencia en tierra

5. Las compañías aéreas gozarán de los siguientes derechos en materia de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte:

a) el derecho a realizar su propia asistencia en tierra (autoasistencia en tierra); o

b) el derecho a elegir entre los proveedores, incluidas otras compañías aéreas, que compitan entre sí por ofrecer una parte o la totalidad de los servicios de asistencia en tierra, cuando dichos proveedores disfruten de acceso al mercado en virtud de las disposiciones legales y reglamentarias de cada Parte y estén presentes en el mercado.

Los derechos contemplados en las letras a) y b) del presente apartado estarán sujetos únicamente a limitaciones específicas de espacio disponible o capacidad debidas a la necesidad de mantener un funcionamiento seguro del aeropuerto. Si tales limitaciones restringen, impiden o excluyen la autoasistencia y no hay una competencia efectiva entre proveedores de servicios de asistencia en tierra, la Parte de que se trate velará por que estos servicios se ofrezcan a todas las compañías aéreas en condiciones equitativas y adecuadas. Los precios de los servicios se determinarán aplicando criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Asignación de franjas horarias en los aeropuertos

6. Cada Parte velará por que su normativa, sus directrices y sus procedimientos para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de su territorio se apliquen de forma transparente, efectiva, no discriminatoria y oportuna.

Planes operativos, programas y horarios

7. Las Partes podrán exigir la notificación de los planes de explotación, los programas o los horarios correspondientes a los servicios aéreos explotados en virtud del presente Acuerdo únicamente con fines informativos. En caso de que una de las Partes solicite dicha notificación, reducirá al mínimo la carga administrativa ligada a los requisitos y procedimientos de notificación para los intermediarios de los servicios de transporte aéreo y las compañías aéreas de la otra Parte.

Ventas, gastos locales y transferencia de fondos

8. Toda compañía aérea de cualquiera de las Partes podrá dedicarse a la venta de

servicios de transporte aéreo y servicios conexos en el territorio de la otra Parte, bien directamente, bien, a su discreción, a través de sus propios agentes de ventas, otros intermediarios nombrados por ella, internet o cualquier otro canal disponible. Toda compañía aérea tendrá derecho a vender dichos servicios de transporte aéreo y otros servicios conexos, y toda persona tendrá libertad para comprarlos, en la moneda del territorio de que se trate o en monedas de libre convertibilidad.

9. Las compañías aéreas de cada Parte estarán autorizadas a pagar en moneda local los gastos locales que realicen en el territorio de la otra Parte, entre los que se incluyen la compra de combustible. Si lo desean, podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte en moneda de libre convertibilidad al tipo de cambio de mercado.

10. Toda compañía aérea tendrá derecho, previa solicitud, a convertir en una moneda de libre convertibilidad y transferir, en cualquier momento y de cualquier manera, desde el territorio de la otra Parte al país de su elección, los ingresos locales obtenidos. La conversión y la transferencia se autorizarán sin demora, sin restricciones y sin aplicar ningún régimen de tributación, al tipo de cambio de mercado aplicable a las operaciones y transferencias corrientes en la fecha en que la compañía aérea presente la solicitud inicial de transferencia de fondos, y no estarán sujetas al pago de tasa alguna, excepto las que los bancos suelan cobrar por realizar este tipo de conversiones y transferencias.

Acuerdos de cooperación comercial

11. En el marco de la explotación o la prestación de servicios en virtud del presente Acuerdo, las compañías aéreas de ambas Partes podrán celebrar acuerdos de cooperación comercial, en materias tales como la reserva de capacidad o el código compartido, con:

a) cualquier compañía o compañías aéreas de las Partes;

b) cualquier compañía o compañías aéreas de un tercer país; y/o

c) cualquier proveedor de transporte de superficie (terrestre o marítimo) de cualquier país;

siempre y cuando i) la compañía que explota el servicio disponga de los derechos de tráfico adecuados; ii) las compañías que comercializan el servicio dispongan de los derechos necesarios para la ruta o rutas subyacentes en la programación de rutas; y iii) los acuerdos cumplan las disposiciones reglamentarias que se apliquen normalmente a tales acuerdos.

12. En el marco de la explotación o la prestación de servicios en virtud del presente Acuerdo, las compañías aéreas de ambas Partes podrán celebrar acuerdos de cooperación comercial, en materias tales como la reserva de capacidad o el código compartido, con

compañías aéreas que operen en un sector nacional, a condición de que i) esta operación forme parte de un viaje internacional y ii) los acuerdos cumplan los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos. A efectos del presente apartado, se entenderá por «sector nacional», cuando la compañía aérea operadora sea una compañía de la Unión Europea, una ruta dentro del territorio de un Estado miembro de la UE, y, cuando la compañía aérea operadora sea una compañía de Qatar, una ruta dentro del territorio de Qatar.

13. En lo que respecta a los servicios de transporte de pasajeros cuya venta se efectúe en el marco de acuerdos de cooperación comercial, se informará al comprador en el punto de venta o, en todo caso, en el momento de la facturación, o antes del embarque cuando se trate de un vuelo de conexión para el que no se requiera facturación, de la identidad de los proveedores de transporte que prestarán las distintas partes del servicio.

Servicios intermodales

14. En relación con el transporte de pasajeros, los proveedores de transporte de superficie no estarán sujetos a la normativa que regula el transporte aéreo por el solo hecho de que una compañía aérea ofrezca en su propio nombre dicho transporte de superficie.

15. No obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los prestadores indirectos de servicios de transporte de carga de las Partes utilizar sin restricciones, en el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de superficie para la carga con destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de las Partes o en terceros países, incluido el transporte con destino u origen en cualquier aeropuerto que disponga de instalaciones aduaneras, así como, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las compañías aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie o bien concertar acuerdos con otros proveedores de transporte de superficie, incluso si este transporte de superficie es explotado por otras compañías aéreas o por proveedores indirectos de servicios de transporte aéreo de carga. Esos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, siempre y cuando ello no induzca a los expedidores a error en cuanto a las características del transporte.

Franquicias y utilización de la marca comercial

16. Las compañías aéreas de ambas Partes podrán concertar acuerdos de franquicia o de utilización de la marca comercial con empresas, incluidas las compañías aéreas, de una u otra Parte o de terceros países, siempre y cuando las compañías aéreas estén debidamente habilitadas para ello y reúnan las condiciones prescritas por las disposiciones legales y reglamentarias que las Partes apliquen normalmente a este tipo de acuerdos, en particular por lo que respecta a la exigencia de divulgar la identidad de la compañía aérea que explota el servicio.

Arrendamientos financieros

17. Cada Parte otorgará a las compañías aéreas de la otra Parte el derecho a prestar servicios en virtud del presente Acuerdo utilizando:

a) aeronaves sin tripulación arrendadas a cualquier arrendador;

b) aeronaves con tripulación arrendadas a otras compañías aéreas de la misma Parte que el arrendatario;

c) aeronaves con tripulación arrendadas a compañías aéreas de un país distinto de la Parte del arrendatario, siempre que el arrendamiento esté justificado por necesidades excepcionales, necesidades de capacidad estacionales o dificultades operativas del arrendatario, y que el arrendamiento no exceda de la duración estrictamente necesaria para satisfacer esas necesidades o superar esas dificultades.

Las Partes en cuestión podrán exigir que los acuerdos de arrendamiento sean aprobados por sus autoridades competentes a efectos de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente apartado y los requisitos de seguridad y protección aplicables. Sin embargo, cuando una Parte exija tal aprobación, procurará agilizar los procedimientos de aprobación y minimizar la carga administrativa de las compañías afectadas. Para evitar dudas, lo dispuesto en el presente apartado se entenderá sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias de una Parte en lo que respecta al arrendamiento de aeronaves por las compañías aéreas de dicha Parte.

ARTÍCULO 9

Derechos de aduana

1. Al llegar al territorio de una Parte, las aeronaves empleadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas de la otra Parte, así como su equipo habitual, el combustible, los lubricantes, los suministros técnicos consumibles, el equipo de tierra, las piezas de repuesto (incluidos los motores), los suministros para la aeronave (incluidos, sin que esta enumeración sea exhaustiva, los alimentos, las bebidas, el tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por estos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros artículos destinados a la explotación o el mantenimiento de las aeronaves empleadas en el transporte aéreo internacional, o utilizados exclusivamente a esos efectos, estarán exentos, en condiciones de reciprocidad y siempre y cuando tales equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave, de toda restricción a la importación, impuesto sobre la propiedad y el capital, derecho de aduana, impuesto especial, tasa de

inspección, impuesto sobre el valor añadido (IVA) u otros impuestos indirectos similares, y gravámenes o tasas similares que:

a) impongan las autoridades nacionales o locales o la Unión Europea; y

b) no se basen en el coste del servicio prestado.

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

a) los suministros para aeronaves introducidos u obtenidos en el territorio de una Parte y embarcados, dentro de unos límites razonables, para ser usados durante el viaje de salida en una aeronave de una compañía aérea de la otra Parte empleada en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje en el que se sobrevuele el citado territorio;

b) el equipo de tierra y las piezas de recambio (incluidos los motores) introducidos en el territorio de una Parte para el mantenimiento, la revisión o la reparación de una aeronave de una compañía aérea de la otra Parte empleada en el transporte aéreo internacional;

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

d) el material impreso, de conformidad con la legislación sobre aduanas de cada Parte, introducido o entregado en el territorio de una Parte y embarcado para ser usado durante el viaje de salida en una aeronave de una compañía aérea de la otra Parte empleada en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje en el que se sobrevuele el citado territorio; y

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

3. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá a las Partes aplicar, de manera no discriminatoria, tasas, impuestos, derechos, gravámenes o cargas sobre el combustible suministrado en su territorio para el uso en una aeronave de una compañía aérea que preste servicio entre dos puntos de su territorio.

4. El equipo de a bordo normal, así como los materiales, suministros y piezas de recambio que se mencionan en los apartados 1 y 2 del presente artículo, normalmente conservados a bordo de las aeronaves empleadas por una compañía aérea de una Parte, solo podrán descargarse en el territorio de la otra Parte con autorización de las autoridades aduaneras de esta. Además, podrá exigirse que estos artículos permanezcan bajo la supervisión o el control de dichas autoridades hasta que sean reexportados o cedidos de cualquier otro modo de conformidad con la normativa aduanera.

5. Las exenciones previstas en el presente artículo se aplicarán también cuando las compañías aéreas de una Parte hayan celebrado, con otra compañía aérea que disfrute de exenciones similares concedidas por la otra Parte, un contrato para el préstamo o la cesión, en el territorio de esta última, de los artículos a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

6. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo impedirá a una u otra Parte aplicar tasas, impuestos, derechos, gravámenes o cargas a los bienes vendidos para fines distintos del consumo a bordo por los pasajeros en un segmento del servicio aéreo entre dos puntos situados en su territorio en que el embarque o el desembarque esté autorizado.

7. El equipaje y la carga en tránsito directo por el territorio de una Parte estarán exentos de impuestos, derechos de aduana, tasas y otros gravámenes similares que no se basen en el coste del servicio prestado.

8. Podrá exigirse que el equipo y los suministros mencionados en los apartados 1 y 2 del presente artículo permanezcan bajo la vigilancia o el control de las autoridades competentes.

9. Las disposiciones de los respectivos convenios en vigor entre un Estado miembro de la UE y Qatar destinados a evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio no se verán afectadas por el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 10

Tasas de usuario

1. Cada Parte velará por que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes en la materia a las compañías aéreas de la otra Parte por el uso de servicios de navegación aérea y control del tráfico aéreo sean proporcionales a los costes y no discriminatorias. En cualquier caso, las condiciones para determinar las tasas de usuario que se apliquen a las compañías aéreas de la otra Parte nunca serán menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda disfrutar cualquier otra compañía aérea.

2. Cada Parte velará por que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes en la materia a las compañías aéreas de la otra Parte por el uso de servicios e instalaciones aeroportuarios y de protección de la aviación, así como otros servicios e instalaciones conexos, excepto las tasas impuestas por los servicios descritos en el artículo 8, apartado 5, del presente Acuerdo, no establezcan discriminaciones indebidas y se repartan equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. Dichas tasas reflejarán, pero no superarán, el coste completo que representa para las autoridades u organismos competentes en materia de tasas el proporcionar las infraestructuras y servicios aeroportuarios y de protección de la aviación adecuados en el aeropuerto o los aeropuertos en que se aplique un sistema común de tasas. Las tasas podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Los servicios e infraestructuras por los que se cobren tasas de usuario se proveerán en condiciones de eficiencia y economía. En cualquier caso, las condiciones de dichas tasas de usuario que se apliquen a las compañías aéreas de la otra Parte nunca serán menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda disfrutar cualquier otra compañía aérea en el momento de aplicar tales tasas.

3. Cada Parte exigirá a las autoridades u organismos competentes en materia de tasas en su territorio y a las compañías aéreas usuarias de los servicios e infraestructuras que celebren consultas e intercambien la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas de conformidad con los principios enunciados en los apartados 1 y 2 del presente artículo. Las autoridades u organismos competentes en materia de tasas informarán a los usuarios con suficiente antelación de toda propuesta de modificación de las tasas de usuario para que estos puedan expresar su opinión y formular sus observaciones al respecto antes de que se efectúe la modificación.

ARTÍCULO 11

Tarifas y fletes

1. Las Partes permitirán que las tarifas y los fletes sean fijados libremente por sus compañías aéreas sobre la base de una competencia libre y leal.

2. Cualquiera de las Partes podrá exigir, sin carácter discriminatorio, que las compañías aéreas de ambas Partes notifiquen a sus autoridades competentes, de manera simplificada y únicamente con fines informativos, las tarifas y los fletes ofrecidos para los servicios con origen en su territorio. Dicha notificación por parte de las compañías aéreas no podrá exigirse antes de la oferta inicial de una tarifa o un flete.

ARTÍCULO 12

Estadísticas

1. Ambas Partes cooperarán a través del Comité Mixto para facilitar el intercambio de información estadística relativa al transporte aéreo en el marco del presente Acuerdo.

2. Previa solicitud, cada Parte facilitará a la otra los datos estadísticos disponibles, que no sean confidenciales ni sensibles desde un punto de vista comercial, acerca del transporte aéreo en el marco del presente Acuerdo, de conformidad con lo exigido por las disposiciones legales y reglamentarias de las Partes, de manera no discriminatoria y dentro de lo que pueda requerirse razonablemente.

TÍTULO II

COOPERACIÓN EN MATERIA DE REGLAMENTACIÓN

ARTÍCULO 13

Seguridad aérea

1. Las Partes reafirman la importancia de una cooperación estrecha en el ámbito de la seguridad aérea. En ese contexto, las Partes reforzarán, según proceda, la cooperación relativa a la investigación de accidentes, el desarrollo normativo, el intercambio de información sobre seguridad, la posibilidad de participar en las actividades de supervisión de la otra Parte o de realizar actividades conjuntas de supervisión y el desarrollo de iniciativas y proyectos conjuntos.

2. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o validados por una Parte y que sigan en vigor serán reconocidos como válidos por la otra Parte y sus autoridades de aviación a efectos de la explotación de servicios de transporte aéreo, a condición de que dichos certificados o licencias hayan sido expedidos o validados, como mínimo, en virtud y con observancia de las normas internacionales pertinentes y las prácticas y procedimientos recomendados para los servicios de navegación aérea establecidos en el marco del Convenio.

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

4. Si a raíz de tales consultas, la Parte solicitante constata que la otra Parte no mantiene ni aplica de manera efectiva normas y requisitos de seguridad en los ámbitos mencionados en el apartado 3 del presente artículo que sean, salvo que se decida otra cosa, al menos equivalentes a las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio, se notificará a la otra Parte dicha constatación.

La otra Parte presentará, en un plazo de treinta (30) días, un plan de medidas correctoras que incluirá un calendario de aplicación. Las Partes se pondrán de acuerdo sobre el plan de medidas correctoras y el calendario correspondiente antes de su aplicación.

El hecho de que la otra Parte no adopte las medidas correctoras adecuadas en un plazo razonable se considerará motivo suficiente para que la Parte solicitante deniegue, revoque, suspenda, limite o imponga condiciones a las autorizaciones de explotación o permisos técnicos, o bien deniegue, revoque, suspenda, limite o imponga condiciones a las actividades

de una compañía aérea que esté bajo la supervisión de la seguridad de la otra Parte.

5. Las Partes aceptarán que cualquier aeronave operada por una compañía aérea de una Parte o en su nombre, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte, sea inspeccionada en rampa por las autoridades competentes de la otra Parte, a fin de comprobar la validez de los documentos de la aeronave y de los miembros de su tripulación, así como el estado aparente de la aeronave y de su equipo, siempre que dicho examen no cause un retraso excesivo en la operación de la aeronave.

6. Si una Parte, tras realizar una inspección en rampa, comprueba que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple las normas y procedimientos mínimos de servicios de navegación aérea establecidos de conformidad con el Convenio, notificará al operador de la aeronave la falta de conformidad, y solicitará la adopción de las medidas correctoras que se consideren adecuadas. Cuando proceda, se podrá solicitar a las autoridades competentes de la otra Parte encargadas de la supervisión de la seguridad de la compañía aérea que opere la aeronave que acepten las medidas correctoras adoptadas por el operador de la aeronave. No obstante, cada Parte permitirá el acceso a los resultados de las inspecciones en rampa realizadas a los operadores de aeronaves que estén bajo la supervisión de la seguridad de la otra Parte.

7. Cada Parte tendrá derecho a adoptar medidas inmediatas, en particular derecho a revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o permisos técnicos, o bien a suspender o limitar las actividades de una compañía aérea de la otra Parte, si llegara a la conclusión de que es necesario a la vista de una amenaza inmediata para la seguridad aérea. La Parte que adopte estas medidas informará sin demora a la otra Parte, aduciendo las razones de su proceder.

8. Toda medida adoptada por las Partes de conformidad con los apartados 4, 6 o 7 del presente artículo será necesaria y proporcionada para resolver el problema de seguridad que se haya constatado y se suspenderá una vez que dejen de darse los motivos que llevaron a su adopción.

ARTÍCULO 14

Protección de la aviación

1. Las Partes reafirman su compromiso de alcanzar los niveles más altos de protección de la aviación y podrán, cuando proceda, reforzar el diálogo y la cooperación en este ámbito.

2. Las Partes reafirman sus obligaciones mutuas en lo referente a la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, y en particular las obligaciones que emanan del Convenio, del Convenio sobre infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la

represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, del Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y del Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, en la medida en que las Partes hayan suscrito dichos convenios, así como las obligaciones que emanan de los demás convenios y protocolos relacionados con la protección de la aviación civil que hayan suscrito las Partes.

3. Las Partes, previa solicitud, se prestarán mutuamente toda la asistencia necesaria para hacer frente a cualquier amenaza contra la protección de la aviación civil, en particular la prevención de actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y demás actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves y de sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza contra la protección de la aviación civil.

4. Las Partes, en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las normas internacionales sobre protección de la aviación y las correspondientes prácticas recomendadas establecidas por la OACI. 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, como mínimo, a dichas disposiciones de protección de la aviación.

5. Cada Parte velará por que se adopten medidas efectivas en su territorio para proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, en particular, sin que esta enumeración sea exhaustiva, el control de los pasajeros y su equipaje de mano, el control del equipaje facturado, la inspección y el control de seguridad de los individuos que no sean pasajeros, incluida la tripulación, y de los artículos que transporten, la inspección y el control de seguridad de la carga, el correo, las provisiones de a bordo y los suministros de aeropuerto, y el control del acceso a la zona de operaciones y demás zonas restringidas de seguridad. Dichas medidas se adaptarán para hacer frente a un agravamiento de la amenaza contra la protección de la aviación civil. Cada Parte acepta que deberán observarse las disposiciones sobre protección exigidas por la otra Parte en lo relativo a la entrada, la operación o la salida de aeronaves en su territorio.

6. En un marco de pleno reconocimiento y respeto mutuo de su soberanía, las Partes, para hacer frente a una amenaza específica contra su protección, podrán adoptar medidas de protección a la entrada en su territorio, así como medidas de emergencia, que deberán comunicar a la otra Parte sin demora. Cada Parte responderá favorablemente a toda solicitud de la otra Parte respecto de la adopción de medidas de protección especiales razonables. Asimismo, la Parte que reciba dicha solicitud tendrá en cuenta las medidas de protección ya aplicadas por la otra Parte y cualquier punto de vista que esta pueda aportar, así como los posibles efectos adversos en el transporte aéreo entre las Partes. Excepto cuando, en caso de emergencia, no resulte razonablemente posible, cada Parte informará por anticipado a la otra Parte de cualquier medida especial de protección que pretenda introducir y que pudiera tener repercusiones significativas desde el punto de vista financiero o de la explotación en los

servicios de transporte aéreo prestados con arreglo al presente Acuerdo. Cualquiera de las Partes podrá solicitar una reunión del Comité Mixto, con carácter urgente si fuera necesario, para debatir tales medidas de protección, conforme a lo previsto en el artículo 22 del presente Acuerdo.

7. No obstante, una y otra Parte reconocen que ninguna disposición del presente artículo restringe la facultad que tiene cada una de ellas de denegar la entrada en su territorio a todo vuelo que considere que plantea una amenaza para su protección.

8. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la tripulación, los aeropuertos o las instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas adecuadas para poner término de forma rápida y segura a dicho incidente o amenaza.

9. Cada Parte adoptará todas las medidas posibles para garantizar que una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita y se encuentre en tierra dentro de su territorio sea retenida en tierra, salvo que la misión primordial de proteger las vidas humanas haga imprescindible su despegue. Siempre que sea posible, estas medidas se adoptarán mediante consultas mutuas.

10. En caso de que cualquiera de las Partes tenga motivos fundados para creer que la otra Parte está vulnerando las disposiciones del presente artículo, podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con esa otra Parte. Estas consultas se iniciarán en un plazo de treinta (30) días a partir de la recepción de esta solicitud, o en un plazo superior convenido. La falta de un acuerdo satisfactorio transcurridos treinta (30) días desde la fecha de la solicitud, o el plazo superior convenido, se considerará motivo suficiente para que la Parte que solicitó las consultas tome medidas para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación y los permisos técnicos de una compañía aérea de la otra Parte para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente artículo. Cuando resulte necesario por una emergencia, o para evitar un nuevo incumplimiento de las disposiciones del presente artículo, las Partes podrán adoptar medidas urgentes provisionales.

11. Toda medida adoptada de conformidad con el presente artículo será necesaria y proporcionada para hacer frente a una amenaza contra la protección, y se suspenderá cuando la otra Parte cumpla las disposiciones del presente artículo o cuando la medida ya no sea necesaria.

ARTÍCULO 15

Gestión del tráfico aéreo

1. Las Partes cooperarán en cuestiones normativas relativas a los servicios de navegación aérea, incluida su supervisión. Abordarán cualquier cuestión estratégica relacionada con el funcionamiento de la gestión del tráfico aéreo, con el objetivo de optimizar la eficiencia global de los vuelos, reducir los costes, reducir al mínimo el impacto ambiental y mejorar la seguridad y la capacidad de los sistemas existentes.

2. Las Partes animarán a sus autoridades competentes y prestadores de servicios de navegación aérea a que cooperen en el ámbito de la interoperabilidad para seguir integrando en la medida de lo posible los sistemas de ambas Partes, reducir el impacto ambiental de la aviación y compartir información cuando proceda.

3. Las Partes fomentarán la cooperación entre los prestadores de servicios de navegación aérea para intercambiar datos de vuelo y coordinar los flujos de tráfico a fin de optimizar la eficiencia de vuelo, con vistas a mejorar el uso de los recursos y lograr la previsibilidad, la puntualidad y la continuidad del servicio.

4. Las Partes acuerdan cooperar en programas de modernización, en particular el desarrollo, el despliegue y las mejores prácticas en materia de eficiencia económica, gestión del tráfico aéreo y aspectos pertinentes de los aeródromos, así como fomentar la participación cruzada en las actividades de validación y demostración.

ARTÍCULO 16

Medio ambiente

1. Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Las Partes se proponen colaborar para detectar los problemas relacionados con el impacto ambiental de la aviación.

2. Las Partes reconocen la importancia de trabajar conjuntamente a fin de estudiar y reducir al mínimo los efectos de la aviación en el medio ambiente en consonancia con los objetivos del presente Acuerdo.

3. Las Partes reconocen la importancia de luchar contra el cambio climático y, por consiguiente, de limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) vinculadas al transporte aéreo nacional e internacional. Acuerdan cooperar en estas cuestiones, con vistas a desarrollar e implementar instrumentos, en particular normas de ejecución para el desarrollo del Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSIA) y cualquier otro aspecto de particular importancia para hacer frente a las emisiones de GEI en el sector de la aviación.

4. Las Partes se comprometen a intercambiar información y a mantener un diálogo directo entre expertos para reforzar la cooperación en el ámbito de la lucha contra el impacto ambiental de la aviación, y en particular:

a) la investigación y el desarrollo de tecnologías de aviación respetuosas con el medio ambiente;

b) la innovación en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo con el objetivo de reducir el impacto ambiental de la aviación;

c) la investigación y el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación;

d) el intercambio de puntos de vista acerca de cuestiones relacionadas con los efectos de la aviación en el medio ambiente y la mitigación de las emisiones de la aviación que afectan al clima; y

e) la mitigación y el seguimiento del ruido con el objetivo de reducir el impacto ambiental de la aviación.

5. Asimismo, en aplicación de sus derechos y obligaciones multilaterales en materia de medio ambiente, las Partes mejorarán la cooperación, incluida la cooperación financiera y tecnológica, en relación con las medidas destinadas a hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la aviación internacional.

6. Las Partes reconocen la necesidad de adoptar medidas apropiadas para prevenir o afrontar de otro modo el impacto ambiental del transporte aéreo, a condición de que tales medidas sean plenamente coherentes con los derechos y obligaciones que les incumben en virtud del Derecho internacional.

ARTÍCULO 17

Responsabilidad de las compañías aéreas

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

ARTÍCULO 18

Protección de los consumidores

Las Partes cooperarán para proteger los intereses de los consumidores en el transporte aéreo. El objetivo de esta cooperación será lograr un alto nivel de protección de los consumidores. Con este fin, las Partes se consultarán en el seno del Comité Mixto sobre asuntos relativos a los intereses de los consumidores, incluidas las medidas previstas, con el fin de aumentar la convergencia y compatibilidad reglamentaria en la medida de lo posible.

ARTÍCULO 19

Sistemas informatizados de reserva

1. Los proveedores de sistemas informatizados de reserva (en lo sucesivo, «SIR») que ejerzan su actividad en el territorio de una Parte estarán habilitados para introducir sus SIR, 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 normativos de esta última que sean de aplicación.

2. Las Partes suprimirán todo requisito que pueda restringir el libre acceso de los SIR de una Parte al mercado de la otra Parte o limitar de cualquier modo la competencia. Asimismo, las Partes se abstendrán de adoptar tales requisitos en el futuro.

3. Ninguna de las Partes impondrá ni permitirá que se impongan en su territorio a los proveedores de SIR de la otra Parte requisitos en materia de dispositivos de visualización diferentes de los obligatorios para sus propios proveedores de SIR u otros SIR activos en su mercado. Ninguna de las Partes impedirá la celebración de acuerdos entre proveedores de SIR, sus proveedores y sus suscriptores que estén relacionados con el intercambio de información sobre servicios de viajes y faciliten la presentación de información completa y objetiva para los consumidores, o el cumplimiento de los requisitos normativos en materia de presentación neutral.

4. Los propietarios y operadores de SIR de una Parte que cumplan los requisitos reguladores aplicables que la otra Parte haya podido establecer gozarán de las mismas oportunidades de poseer SIR en el territorio de la otra Parte que los propietarios y operadores de cualquier otro SIR activo en el mercado de esa Parte.

ARTÍCULO 20

Aspectos sociales

1. Las Partes reconocen la importancia de tener en cuenta los efectos del presente Acuerdo en los trabajadores, el empleo y las condiciones de trabajo. Las Partes acuerdan cooperar en asuntos relacionados con el trabajo dentro del ámbito de aplicación del presente Acuerdo, entre otros aspectos, en lo referente a las repercusiones en el empleo, los derechos fundamentales en el trabajo, las condiciones de trabajo, la protección social y el diálogo social.

2. Las Partes reconocen el derecho de cada Parte a establecer su propio nivel de protección laboral nacional que considere adecuado, y a adoptar o modificar en consecuencia sus legislaciones y políticas en la materia, en consonancia con sus obligaciones internacionales. Las Partes velarán por que los derechos y principios contenidos en sus respectivas disposiciones legales y reglamentarias no se vean socavados, sino que se apliquen de manera efectiva.

3. Cada Parte seguirá mejorando dichas disposiciones legales y reglamentarias en consonancia con sus obligaciones internacionales, y se esforzará por proporcionar y fomentar altos niveles de protección laboral en el sector de la aviación. Las Partes reconocen que la violación de los principios y derechos fundamentales en el trabajo no puede hacerse valer o utilizarse como ventaja comparativa legítima y que las normas laborales no deben emplearse con fines de proteccionismo.

4. Las Partes reafirman su compromiso de respetar, promover e implementar y aplicar de manera efectiva los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de conformidad con sus obligaciones derivadas de la adhesión a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86.ª reunión, en 1998.

5. Las Partes promoverán los objetivos incluidos en el Programa de Trabajo Decente de la OIT y la Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa de 2008, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 97.ª reunión.

6. Cada Parte se compromete a hacer todo lo posible por ratificar, si todavía no lo ha hecho, los convenios fundamentales de la OIT. Las Partes también estudiarán la ratificación de otros convenios de la OIT y, en consecuencia, la implementación efectiva de las correspondientes normas internacionales en el ámbito social y laboral de importancia para el sector de la aviación civil, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales.

7. Ambas Partes podrán solicitar una reunión del Comité Mixto para resolver asuntos de índole laboral que la Parte solicitante considere importantes.

TÍTULO III

DISPOSICIONES INSTITUCIONALES

ARTÍCULO 21

Interpretación y aplicación

1. Cada Parte concederá a la otra Parte los derechos establecidos en el presente Acuerdo. Toda referencia del presente Acuerdo a derechos otorgados a las compañías aéreas de una Parte solo se entenderá como referencia a los derechos otorgados a dicha Parte. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se entenderá en el sentido de conferir derechos o imponer obligaciones que puedan ser directamente invocados por los nacionales de una Parte ante los órganos jurisdiccionales de la otra Parte.

2. Las Partes adoptarán todas las medidas generales o particulares apropiadas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente Acuerdo.

3. Las Partes, en su ejercicio de los derechos recogidos en el presente Acuerdo, adoptarán medidas que sean adecuadas y proporcionadas a los objetivos de dichas medidas.

4. Las Partes se abstendrán de todas aquellas medidas que puedan poner en peligro la consecución de los objetivos del presente Acuerdo.

5. Cada Parte será responsable en su propio territorio de garantizar el cumplimiento debido del presente Acuerdo.

6. Cuando cualquiera de las Partes tenga dudas sobre una posible violación del presente Acuerdo, podrá solicitar información y asistencia a la otra Parte. Al recibir dicha solicitud, la otra Parte proporcionará toda la información y asistencia necesarias, sin perjuicio de sus disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

7. El presente Acuerdo no excluirá la posibilidad de que se celebren consultas y conversaciones entre las autoridades competentes de las Partes al margen del Comité Mixto, en particular en materia de desarrollo del transporte aéreo, protección, seguridad, medio ambiente, políticas sociales, gestión del tráfico aéreo, infraestructuras de aviación, competencia y protección de los consumidores. Las Partes informarán al Comité Mixto de los resultados de las consultas y conversaciones que puedan afectar a la interpretación y la

aplicación del presente Acuerdo.

8. Cuando se haga referencia en el presente Acuerdo a la cooperación entre las Partes, en particular en los ámbitos de las oportunidades comerciales, la seguridad, la protección, el medio ambiente, la gestión del tráfico aéreo y la protección de los consumidores, entre otros ámbitos, las Partes procurarán hallar un terreno común de acción conjunta para seguir desarrollando el presente Acuerdo o mejorar su funcionamiento en los ámbitos en cuestión, sobre la base del consentimiento mutuo.

ARTÍCULO 22

El Comité Mixto

1. Un Comité Mixto compuesto por representantes de las Partes será responsable de supervisar la administración del presente Acuerdo y garantizará su correcta aplicación.

2. El Comité Mixto adoptará su reglamento interno.

3. El Comité Mixto se reunirá en función de las necesidades y, como mínimo, una vez al año. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en cualquier momento la convocatoria de una reunión del Comité Mixto. La reunión se celebrará a la mayor brevedad y, en todo caso, antes de que transcurran dos (2) meses desde la fecha de recepción de la solicitud, salvo que las Partes acuerden otra cosa.

4. A los efectos de la correcta aplicación del presente Acuerdo, el Comité Mixto:

a) intercambiará información, en particular acerca de las modificaciones de la normativa y las políticas de cada una de las Partes que puedan afectar a los servicios aéreos, así como información estadística relativa al transporte aéreo;

b) formulará recomendaciones y adoptará decisiones en los casos expresamente previstos en el presente Acuerdo;

c) desarrollará la cooperación, en particular en el ámbito normativo;

d) celebrará consultas sobre cualquier cuestión relativa a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo y, en su caso, sobre cuestiones relacionadas con el transporte aéreo que se traten en el seno de organizaciones internacionales, en las relaciones con terceros países y en acuerdos multilaterales, en particular con miras a determinar la conveniencia de adoptar un enfoque común;

e) examinará posibles ámbitos para el desarrollo del presente Acuerdo, incluida la recomendación de modificaciones del Acuerdo para la adhesión de terceros países.

5. Las recomendaciones y decisiones del Comité Mixto se adoptarán por consenso entre las Partes. Las decisiones adoptadas por el Comité Mixto serán vinculantes para las Partes.

ARTÍCULO 23

Solución de diferencias y arbitraje

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 del presente Acuerdo, las diferencias relativas a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo podrán ser remitidas por las Partes al mecanismo de solución de diferencias previsto en el presente artículo.

2. Sin perjuicio de cualquier consulta previa entre las Partes en virtud del presente Acuerdo, cuando una Parte desee recurrir al mecanismo de solución de diferencias previsto en el presente artículo, notificará por escrito a la otra Parte su intención y solicitará una reunión del Comité Mixto para consultas.

3. Si la reunión del Comité Mixto no se celebra en un plazo de dos meses (2) a partir de la recepción de la solicitud mencionada en el apartado anterior o en la fecha acordada por las Partes, o si la diferencia no se ha resuelto en el Comité Mixto en un plazo de seis (6) meses a partir de dicha solicitud, la diferencia podrá someterse a la decisión de una persona o de un organismo, tras acuerdo de las Partes. Si las Partes no llegan a un acuerdo para someter la diferencia a la decisión de una persona u organismo, la diferencia se someterá a arbitraje a petición de cualquiera de las Partes.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, si una de las Partes ha tomado medidas para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea de la otra Parte, la diferencia podrá remitirse inmediatamente a una persona u organismo para que adopte una decisión, o podrá someterse a arbitraje.

5. La solicitud de arbitraje será efectuada por escrito por una Parte (denominada en lo sucesivo «parte iniciadora») a la otra Parte (denominada en lo sucesivo «parte requerida»). En su solicitud, la Parte iniciadora presentará las cuestiones que deben resolverse, describirá la medida en cuestión y explicará las razones por las que considera que tal medida es incompatible con las disposiciones del presente Acuerdo.

6. Salvo si la parte iniciadora y la parte requerida convienen en otra cosa, el arbitraje será encomendado a un tribunal de tres árbitros constituido de la manera siguiente:

a) la parte iniciadora y la parte requerida designarán cada una a un árbitro en el plazo de sesenta (60) días a partir de la fecha de recepción de una solicitud de arbitraje. En los treinta (30) días siguientes a la designación de los dos árbitros, la parte iniciadora y la parte requerida convendrán en el nombramiento de un tercero, que desempeñará las

funciones de presidente del tribunal;

b) si la parte iniciadora o la parte requerida no designase un árbitro o si no se designase el tercer árbitro de conformidad con lo establecido en la letra a) del presente apartado, la parte iniciadora o la parte requerida podrá solicitar al presidente del Consejo de la OACI que designe el árbitro o los árbitros necesarios en el plazo de treinta (30) días tras la recepción de la solicitud. Si el presidente del Consejo de la OACI es un nacional de Qatar o de un Estado miembro de la UE, se solicitará al vicepresidente de más antigüedad del Consejo de la OACI, que no esté descalificado por ese motivo, que proceda a la designación.

7. La fecha de constitución del tribunal será la fecha en que el último de los tres árbitros acepte la designación.

8. El procedimiento se llevará a cabo de conformidad con el reglamento interno que deberá ser adoptado por el Comité Mixto lo antes posible con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo y de conformidad con el artículo 22, apartado 4, letra b), y apartado 5 del presente Acuerdo. Hasta que el Comité Mixto no haya adoptado el reglamento interno, el tribunal establecerá sus propias normas de procedimiento.

9. A petición de la parte iniciadora, el tribunal podrá, a la espera de la emisión del laudo, autorizar a esta a adoptar medidas cautelares o solicitar a la parte requerida que adopte medidas cautelares.

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

11. La parte iniciadora y la parte requerida podrán presentar por escrito al tribunal una solicitud de revisión de aspectos concretos del informe provisional en el plazo de catorce (14) días desde su emisión. Una vez examinadas las observaciones por escrito que la parte iniciadora y la parte requerida hayan podido presentar en relación con el informe provisional, el tribunal podrá modificar el informe y llevar a cabo cualquier otro examen que considere oportuno. Las constataciones del laudo del tribunal incluirán una exposición suficiente de las alegaciones presentadas en la etapa de examen provisional, y ofrecerán respuestas claras a las preguntas y observaciones de la parte iniciadora y la parte requerida.

12. El tribunal notificará el laudo a la parte iniciadora y la parte requerida en el plazo de ciento veinte (120) días desde la fecha de su constitución. Si considera que no podrá respetarse este plazo, el presidente del tribunal informará por escrito a la parte iniciadora y a la parte requerida, indicando los motivos del retraso y la fecha en que el tribunal prevé emitir su laudo. El tribunal no emitirá en ningún caso el laudo en un plazo superior a ciento cincuenta (150) días desde su fecha de constitución.

13. Si una de las Partes ha tomado medidas para denegar, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones a la autorización de explotación o los permisos técnicos de una compañía aérea de la otra Parte o si, a petición de la parte iniciadora o de la parte requerida, el tribunal dictamina que el asunto es urgente, los plazos respectivos establecidos en los apartados 10, 11 y 12 del presente artículo se reducirán a la mitad.

14. La parte iniciadora y la parte requerida podrán solicitar aclaraciones sobre el laudo del tribunal en el plazo de diez (10) días desde su emisión y estas aclaraciones deberán facilitarse en el plazo de quince (15) días desde la presentación de la solicitud.

15. Si el tribunal resuelve que se ha vulnerado el presente Acuerdo, y la Parte responsable no cumple lo dispuesto en el laudo del tribunal o no concierta con la otra Parte una solución mutuamente satisfactoria en el plazo de sesenta (60) días desde la emisión del laudo, la otra Parte podrá suspender la aplicación de ventajas comparables emanadas del presente Acuerdo hasta que la Parte responsable cumpla lo dispuesto en el laudo o la parte iniciadora y la parte requerida convengan en una solución mutuamente satisfactoria.

16. Cada Parte correrá con los costes del árbitro nombrado por ella. Los demás costes del tribunal se compartirán a partes iguales entre las Partes.

ARTÍCULO 24

Relación con otros acuerdos

1. El presente Acuerdo suspenderá los acuerdos y mecanismos anteriores sobre el mismo asunto entre las Partes a reserva de lo dispuesto en los apartados 2 y 7 del presente artículo, salvo que termine el presente Acuerdo.

2. Las disposiciones de un acuerdo o mecanismo de servicios aéreos anterior entre un Estado miembro de la UE y Qatar relativo a las cuestiones contempladas en los artículos 2, 3, 8 y 11 del presente Acuerdo seguirán aplicándose en el marco del presente Acuerdo cuando sean más favorables o flexibles para las compañías aéreas afectadas. Todos los derechos y beneficios de que disfruten las compañías aéreas del Estado miembro de la UE de que se trate de conformidad con dichas disposiciones se otorgarán a todas las compañías aéreas de la Unión Europea.

3. A efectos del apartado anterior, cualquier diferencia entre las Partes respecto de si las disposiciones o los tratamientos en virtud de acuerdos o mecanismos anteriores entre las Partes son más favorables o flexibles se resolverá en el marco del mecanismo de solución de diferencias previsto en el artículo 23 del presente Acuerdo.

4. Cualquier derecho adicional de tráfico que pueda ser concedido a un Estado miembro de la UE por Qatar, o viceversa, después de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, estará sujeto a este y no discriminará entre compañías aéreas de la Unión Europea. Estos acuerdos se notificarán inmediatamente al Comité Mixto.

5. El Comité Mixto elaborará y mantendrá actualizada una lista informativa de las disposiciones y acuerdos sobre derechos de tráfico a que se refieren los apartados 2 y 4 del presente artículo.

6. Si las Partes pasan a ser Partes en un acuerdo multilateral o refrendan una decisión adoptada por la OACI en el ámbito del transporte aéreo que aborde cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, celebrarán consultas en el Comité Mixto, con arreglo al artículo 22 del presente Acuerdo, para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse a la luz de las nuevas circunstancias.

7. Ninguna disposición del presente Acuerdo afectará a la validez y aplicación de los acuerdos existentes y futuros entre los Estados miembros de la UE y Qatar relativos a los territorios bajo su soberanía respectiva que no estén incluidos en la definición de «territorio» del artículo 1 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 25

Modificaciones

Las Partes podrán acordar la modificación del presente Acuerdo mediante la celebración de consultas con arreglo al artículo 22 del presente Acuerdo. Las modificaciones entrarán en vigor de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 29 del presente Acuerdo.

ARTÍCULO 26

Adhesión de nuevos Estados miembros de la Unión Europea

1. El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión de los Estados que pasen a ser Estados miembros de la UE después de la fecha de la firma del Acuerdo.

2. En tal caso, la adhesión de dicho Estado miembro de la Unión Europea al Acuerdo se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Secretario General del Consejo de la Unión Europea, que notificará a Qatar el depósito del instrumento de adhesión y su fecha correspondiente. La adhesión de ese Estado miembro de la Unión Europea surtirá efecto el trigésimo día siguiente a la fecha de depósito del instrumento de adhesión.

3. Los apartados 1, 2, 3 y 7 del artículo 24 del presente Acuerdo se aplicarán *mutatis mutandis* a los acuerdos y mecanismos en vigor en el momento de la adhesión de un Estado

miembro de la UE al Acuerdo.

ARTÍCULO 27

Terminación

Cualquiera de las Partes podrá notificar en todo momento a la otra Parte, mediante los canales diplomáticos, su decisión de terminar el presente Acuerdo. La notificación se transmitirá simultáneamente a la OACI y a la Secretaría de las Naciones Unidas. 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 (IATA) que se halle en curso en el primer aniversario de la recepción de la notificación de denuncia por escrito, salvo que dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes antes de la expiración del referido plazo.

ARTÍCULO 28

Registro del Acuerdo

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

ARTÍCULO 29

Entrada en vigor, aplicación provisional y depositario

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a aquel en que las Partes se hayan notificado la finalización de los procedimientos jurídicos aplicables necesarios a tal efecto.

2. A los efectos del apartado 1, Qatar lo notificará al Secretario General del Consejo de la Unión Europea, y el Secretario General del Consejo de la Unión Europea lo notificará a Qatar, a través de los canales diplomáticos.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, las Partes aplicarán provisionalmente el presente Acuerdo de conformidad con sus procedimientos internos o su

legislación nacional, según proceda, a partir de la fecha de la firma del presente Acuerdo.

4. El Secretario General del Consejo de la Unión Europea será el depositario del presente Acuerdo.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados a tal efecto, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en […], el día […] de […] de […], en doble ejemplar, en lenguas alemana, búlgara, checa, croata, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, irlandesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana, sueca y árabe, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico. En caso de divergencia entre las distintas versiones lingüísticas, el Comité Mixto decidirá la lengua del texto que deba utilizarse.

Por el Estado de Qatar

Por la Unión Europea

Por el Reino de Bélgica,

Por la República de Bulgaria,

Por la República Checa,

Por el Reino de Dinamarca,

Por la República Federal de Alemania,

Por la República de Estonia,

Por Irlanda,

Por la República Helénica,

Por el Reino de España,

Por la República Francesa,

Por la República de Croacia,

Por la República Italiana,

Por la República de Chipre,

Por la República de Letonia,

Por la República de Lituania,

Por el Gran Ducado de Luxemburgo,

Por Hungría,

Por Malta,

Por el Reino de los Países Bajos,

Por la República de Austria,

Por la República de Polonia,

Por la República Portuguesa,

Por Rumanía,

Por la República de Eslovenia,

Por la República Eslovaca,

Por la República de Finlandia,

Por el Reino de Suecia.

ANEXO 1

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 2, del presente Acuerdo, el ejercicio de los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad para los servicios de pasajeros, mixtos y exclusivamente de carga, y los derechos de tráfico de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga en las rutas especificadas estarán sujetos a las disposiciones transitorias del presente anexo.

2. Los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Bélgica, Alemania, Francia, Italia y los Países Bajos se liberalizarán gradualmente de conformidad con los puntos 4 a 8 *infra*.

3. Los derechos de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga se incrementarán gradualmente de conformidad con el punto 9 *infra* hasta alcanzar el derecho de frecuencia acordado de siete (7) frecuencias semanales al final del período transitorio.

4. Respecto de los servicios con destino u origen en los Estados miembros de la UE a que se refiere el punto 2, las compañías aéreas de las Partes tendrán derecho, a partir de la fecha de la firma del presente Acuerdo, a ejercer derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad, de conformidad con los derechos de frecuencias semanales denominados «Base de referencia» en los cuadros de los puntos 7 y 8, y las rutas correspondientes.

5. Los derechos de frecuencia de los servicios con destino u origen en los Estados miembros de la UE a que se refiere el punto 2 estarán sujetos a las fases previstas en los cuadros de los puntos 7 y 8 *infra*. La «fase 1» entrará en vigor el primer día de la temporada de invierno 2020/2021 de la IATA, y las fases posteriores («fases 2-5»), el primer día de las temporadas de invierno 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 y 2024/2025 de la IATA.

6. A partir del primer día de la temporada de invierno 2024/2025 de la IATA («fase 5»), las compañías aéreas de cada Parte tendrán derecho a ejercer los derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad recogidos en el artículo 2, apartado 2, letra c), del presente Acuerdo sin limitaciones de ruta, capacidad o frecuencia entre puntos de Qatar y puntos situados en todos los Estados miembros de la UE.

7. En lo que se refiere a los servicios de pasajeros y mixtos de tercera y cuarta libertad, las compañías aéreas de las Partes tendrán derecho a utilizar el siguiente número de frecuencias semanales:

a. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Bélgica y viceversa

Rutas	Base de referencia	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Hacia/desde todos los puntos	14	19	24	29	34	Sin restricciones

b. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Francia y viceversa

Rutas	Base de referencia	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Hacia/desde todos los puntos situados en Qatar y París	21	24	27	30	33	Sin restricciones
Hacia/desde todos los puntos situados en Qatar y Niza	7	10	14	17	21	Sin restricciones
Hacia/desde todos los puntos situados en Qatar y Lyon	7	10	14	17	21	Sin restricciones
Hacia/desde todos los demás puntos	7	10	14	17	21	Sin restricciones

c. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Alemania y viceversa

Rutas	Base de referencia	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5
Hacia/desde todos los puntos situados en Qatar y Frankfurt	14	18	21	24	28	Sin restricciones
Hacia/desde todos los puntos situados en Qatar y Múnich	14	18	21	24	28	Sin restricciones
Hacia/desde todos los demás puntos	7	11	14	17	21	Sin restricciones

d. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Italia y viceversa

Rutas	Base de referenc	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5

	ia					
Hacia/desde todos los puntos	81	84	84	89	92	Sin restricciones

e. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en los Países Bajos y viceversa

Rutas	**Base de referencia**	**Fase 1**	**Fase 2**	**Fase 3**	**Fase 4**	**Fase 5**
Hacia/desde todos los puntos situados en Qatar y Ámsterdam	10	12	14	14	17	Sin restricciones
Hacia/desde todos los demás puntos	7	7	14	17	21	Sin restricciones

8. En lo que se refiere a los servicios exclusivamente de carga de tercera y cuarta libertad, las compañías aéreas de las Partes tendrán derecho a utilizar el siguiente número de frecuencias semanales:

a. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Bélgica y viceversa

Rutas	**Base de referencia**	**Fase 1**	**Fase 2**	**Fase 3**	**Fase 4**	**Fase 5**
Hacia/desde todos los puntos	35	39	42	45	49	Sin restricciones

b. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Francia y viceversa

Rutas	**Base de referencia**	**Fase 1**	**Fase 2**	**Fase 3**	**Fase 4**	**Fase 5**
Hacia/desde todos los puntos	7	10	14	17	21	Sin restricciones

c. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Alemania y viceversa

Rutas	**Base de**	**Fase 1**	**Fase 2**	**Fase 3**	**Fase 4**	**Fase 5**

	referencia					
Hacia/desde todos los puntos	10	14	14	17	21	Sin restricciones

d. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en Italia y viceversa

Rutas	**Base de referencia**	**Fase 1**	**Fase 2**	**Fase 3**	**Fase 4**	**Fase 5**
Hacia/desde todos los puntos	19	21	21	24	28	Sin restricciones

e. Entre puntos situados en Qatar y puntos situados en los Países Bajos y viceversa

Rutas	**Base de referencia**	**Fase 1**	**Fase 2**	**Fase 3**	**Fase 4**	**Fase 5**
Hacia/desde todos los puntos	10	14	14	17	21	Sin restricciones

9. En el caso de los servicios exclusivamente de carga de quinta libertad, las compañías aéreas de las Partes tendrán derecho, a partir de la fecha de la firma del presente Acuerdo, a explotar los derechos especificados en el artículo 2, apartado 2, letra c), del presente Acuerdo en tres (3) frecuencias semanales («Base de referencia») entre cada Estado miembro de la UE y Qatar. Este derecho de frecuencias estará sujeto a las fases previstas en el cuadro que figura a continuación, hasta alcanzar un derecho de frecuencias definitivo de siete (7) frecuencias semanales en total. La «fase 1» entrará en vigor el primer día de la temporada de invierno 2020/2021 de la IATA, y las fases posteriores («fases 2-4»), el primer día de las temporadas de invierno 2021/2022, 2022/2023 y 2023/2024 de la IATA.

Base de referencia	**Fase 1**	**Fase 2**	**Fase 3**	**Fase 4**
3	4	5	6	7

10. De conformidad con el artículo 24, apartado 2, del presente Acuerdo, cuando los derechos de tráfico de quinta libertad para los servicios exclusivamente de carga concedidos antes de la firma del Acuerdo tengan una cobertura geográfica diferente a la establecida en el artículo 2, apartado 2, letra c), del presente Acuerdo, esta cobertura geográfica podrá seguir

utilizándose en lugar de la cobertura geográfica prevista en el artículo 2, apartado 2, letra c), del presente Acuerdo, para los derechos de frecuencia concedidos con anterioridad a la firma del presente Acuerdo.

ANEXO 2

APLICACIÓN GEOGRÁFICA DE LOS DERECHOS DE TRÁFICO DE QUINTA LIBERTAD PARA LOS SERVICIOS EXCLUSIVAMENTE DE CARGA

SECCIÓN 1

El ámbito geográfico de aplicación del artículo 2, apartado 2, letra c), inciso i), letra B), del presente Acuerdo abarcará la totalidad de los continentes norteamericano y sudamericano y sus islas adyacentes, Bermudas, algunas islas del mar del Caribe, y las islas hawaianas (incluidas Midway y Palmira). En el momento de la firma del Acuerdo, esto incluye:

América del Norte
Canadá, Estados Unidos y México.

Islas del Caribe y Bermudas
Anguila, Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermudas, Islas Caimán, Cuba, Dominica, República Dominicana, Granada, Haití, Jamaica, Montserrat, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago, Islas Turcas y Caicos e Islas Vírgenes Británicas.

Centroamérica
Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá.

América del Sur
Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y Venezuela.

SECCIÓN 2

El ámbito geográfico de aplicación del artículo 2, apartado 2, letra c), inciso ii), letra B), del presente Acuerdo abarcará toda la parte de Asia situada al este de Irán, incluido Irán, y las islas adyacentes, Australia, Nueva Zelanda y las islas adyacentes, y algunas islas del Pacífico. En el momento de la firma del Acuerdo, esto incluye:

Asia Meridional
Afganistán, Bangladés, Bután, India (incluidas las islas Andaman), Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka.

Asia Central
Kazajistán, Kirguistán, Mongolia, Rusia, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.

Asia Oriental
China, RAE de Hong Kong, Japón, Corea del Norte, Corea del Sur, RAE de Macao y Taiwán.

Sudeste Asiático
Brunéi Darusalam, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar/Birmania, Papúa Nueva Guinea, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam.

Asia y Pacífico

Samoa Americana, Australia, Isla Christmas, Islas Cocos (Keeling), Islas Cook, Fiyi, Guam, Kiribati, Islas Marshall, Micronesia, Nauru, Nueva Zelanda, Niue, Isla Norfolk, Islas Marianas del Norte, Palaos, Samoa, Islas Salomón, Tonga, Tuvalu y Vanuatu.