



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/CE/86-NE/18
26/08/2014

LXXXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Brasilia, Brasil, 26 al 27 de julio de 2014)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Transporte y política aérea

Propuesta de texto para empezar las negociaciones de un Acuerdo multilateral de cielos abiertos entre los Estados Miembros de la Comisión Latino-Americana de Aviación Civil (CLAC) y de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)

(Nota de estudio presentada por Brasil)

CONSIDERACIONES INICIALES

1. Según el Estatuto de la CLAC, el objetivo de esta Comisión es proveer a los miembros “una estructura adecuada dentro de la cual puedan discutirse y planearse todas las medidas requeridas para la cooperación y coordinación de las actividades de aviación civil” (artículo 4). Para tanto, la CLAC sirve también como un instrumento para la cooperación con otras instituciones regionales que puedan aportar ventajas recíprocas. Este es el sentido del artículo 7 del referido Estatuto, una vez que expresa la posibilidad de establecimiento de relaciones entre la CLAC y otra organización que sea necesaria al desarrollo de la aviación civil.

2. Bajo los auspicios del artículo 7 del Estatuto, lo más importante es evaluar posibles organizaciones regionales que puedan ayudar a lograr los objetivos y funciones de la CLAC, entre ellos, “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre Estados de la Región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica” (artículo 5 del Estatuto).

RELACIONES ENTRE LATINOAMÉRICA Y ÁFRICA

3. En la 23ª Sesión Plenaria de la CAFAC, el la cual estuvieron presentes los siguientes representantes de alto nivel,

1. AIR COMODORE **MR KWAME MANPHEY**, DIRECTOR GENERAL OF GHANA CIVIL AVIATION AUTHORITY
2. **MR MAHAMAT SALEH DOUGA**, PRESIDENT OF THE AFCAC
3. **MR SAIF MOHAMED AL SUWAIDI**, PRESIDENT OF ACAC
4. **MR CATALIN RADU**, PRESIDENT OF ECAC
5. **MR ELIJAH CHINGOSHO**, SECRETARY GENERAL OF THE AFRICAN AIRLINES ASSOCIATION
6. **MR ROBERTO KOBEH GONZALEZ**, PRESIDENT OF THE COUNCIL OF ICAO
7. **DR ELHAM AHMED IBRAHIM (MRS)**, COMMISSIONER FOR INFRASTRUCTURE AND ENERGY OF THE AFRICAN UNION COMMISSION
8. **DR DZIFA ATTIVOR (MRS)**, HONARABLE MINISTER OF TRANSPORT OF THE REPUBLIC OF GHANA

el representante del Presidente de la CLAC hizo un discurso en lo que indicó las buenas relaciones entre la CLAC y la CAFAC. Además, subrayó la necesidad de incrementar las relaciones aerocomerciales y, por supuesto, en materia de política y transporte aéreo entre las regiones. Abajo se señalan los principales puntos mencionados:

“AS A FINAL TOPIC, LADIES AND GENTLEMEN, LET ME REINSTATE THAT LACAC WISHES TO INCREASE THE COOPERATION WITH AFCAC IN THE VARIOUS FIELDS OF AVIATION. AMONG ALL POSSIBLE AREAS OF COOPERATION, MAY I HEREBY PROPOSE THREE JOINT INNITIATIVES:

1 – TRAINING AND CAPACITY BUILDING, FOR OBVIOUS REASONS A PERMANENT CONCERN OF THE REGIONS.

2 – COORDINATION OF POSITIONS AND MUTUAL SUPPORT AT ICAO’S HIGH LEVEL EVENTS. I JUST CAME BACK FROM ICAO’S AIR TRANSPORT CONFERENCE, AND MUCH CAN BE DONE IN TERMS OF MUTUAL SUPPORT, SINCE OUR POSITIONS ON MULTIPLE AREAS ARE COMPATIBLE AND IN MOST CASES SIMILAR. WE MUST STRNGHTEN THE COMMON INTERESTS OF DEVELOPING COUNTRIES WHILE SHAPPING THE INTERNATIONAL AVIATION REGULATORY SCENARIO.

AND LAST BUT MAYBE MORE IMPORTANT,

3 – INTEGRATION AND CONNECTIVITY. MAY I PROPOSE A SPECIAL ATTENTION OF US ALL ON INTEGRATION BETWEEN THE REGIONS...ON DIFFERENT OCCASIONS OUR PRESIDENTS EXPRESSED THERE WISHES TO HAVE BETTER CONNECTIVITY BETWEEN OUR COUNTRIES, TO MAKE OUR REGIONS CLOSER TOGETHER. THEIR INTENTIONS WILL ALWAYS FALL SHORT WITHOUGHT OUR HELP ON DEVISING THE RIGHT INCENTIVES. AS FAR AS I SEE, THE REGIONAL AVIATION COMMISSIONS CAN AND MUST PROVIDE LEADERSHIP ON THAT MATTER, TO THE BENEFIT OF ALL LATIN AMERICAN AND AFRICAN STATES.

WISHING FOR AN INCREASED COOPERATION BETWEEN AFCAC AND LACAC, I LEAVE TO YOUR CONSIDERATION, MR DOUGA, MRS SOSINA AND FELLOW COLLEAGUES, THE PROPOSED JOINT WORK PLAN.”

4. En la LXXXIV Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, llevado a cabo en la Ciudad de Panamá, en los días 27 y 28 de agosto de 2013, los Presidentes de la CLAC y de la CAFAC, en reunión que incluyó los Secretarios de las dos Comisiones, empezaron conversaciones acerca de la posibilidad de los Estados Miembros de las dos organizaciones firmaren un Acuerdo de Servicios Aéreos.

5. Considerando la representatividad de la CAFAC como institución especializada de la Unión Africana, se puede plantear la importancia de la Comisión para el desarrollo de la cooperación en servicios aéreos entre África y América Latina, sobre todo por los lazos económicos, políticos y comerciales que unen Latinoamérica y África, considerando que:

- a) En el dominio político, las dos regiones son actores emergentes en el sistema internacional y participan activamente de organizaciones multilaterales. Sudamérica y África, por ejemplo, han logrado la concertación política en la Cumbre de África y Sur América, donde se intenta la cooperación de alto nivel en los organismos internacionales;
- b) En términos económicos, la cooperación Sur-Sur entre África y América Latina asoma como alternativa beneficiosa que fomenta el flujo de capitales, el acceso a nuevos mercados y el fortalecimiento de espacios en la economía internacional;¹
- c) El comercio bilateral de Sudamérica con África subió de US\$ 7,2 mil millones (2002) hacia los US\$ 39,4 mil millones en 2011.² Vez que el incremento del comercio abre oportunidades y ventajas a la aviación civil, los países de CLAC y de CAFAC pueden intentar establecer lazos que posibiliten alcanzar mayor presencia de las dos regiones en la aviación civil internacional. El intercambio comercial de Brasil con los países africanos, por ejemplo, creció el 426% entre 2002 y 2012, llegando a los US\$ 25,5 mil millones.³

6. Se debe recordar que los países de la CLAC apoyaron la candidatura del Dr. Olumuyiwa Bernard Aliu, de nacionalidad nigeriana, para la presidencia de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). No se debe olvidar que esta ha sido la primera vez que un africano logró ser elegido como Presidente de la OACI, lo que naturalmente adquiere un gran importancia a los países en desarrollo como un todo.

7. Ante ello, los países latinoamericanos y africanos sugirieron aproximarse con la intención de construir espacios de concertación diplomática con relación a temas de interés común, como la aviación civil. La coordinación entre las dos organizaciones regionales de aviación civil, CLAC y CAFAC, podría fortalecer la posición de ambas en eventos internacionales de la OACI y también de otras entidades. Ejemplo de esta coordinación es el Memorándum de Entendimiento entre la CLAC y la CAFAC, que, en el artículo 2º, párrafo 5º, plantea la coordinación de las dos organizaciones en la identificación de proyectos conjuntos.

¹ Disponible en: < <http://www.iei.uchile.cl/noticias/90000/africa-y-america-latina-una-apuesta-por-la-cooperacion-sur-sur> >.

² Disponible en: < <http://www.globalresearch.ca/africa-and-latin-america-building-unity-and-solidarity-against-western-intervention/5325210> >.

³ Disponible en: < <http://www.brasilglobalnet.gov.br/ARQUIVOS/IndicadoresEconomicos/ICBrasilAfrica.pdf> >.

8. Sin embargo, la conexión del sector aéreo entre las dos regiones es aún bastante deficitaria. Así se hace muy importante buscar el incremento de las rutas y de las conexiones aéreas birregionales, puesto que la aviación civil es herramienta que permite no sólo la ampliación del turismo y del comercio, sino también la profundización de la cooperación para el desarrollo de las dos regiones en general.

9. Asimismo, un acuerdo birregional entre los miembros de los dos Comisiones sería propicio para alcanzar un salto cualitativo en términos de relaciones comerciales entre la CLAC y CAFAC. Si bien que se reconoce que este acuerdo no implicaría el comienzo inmediato de vuelos entre países africanos y latino americanos, un documento en los moldes del acuerdo *open skies* de la CLAC facilitaría las negociaciones entre los Estados de las dos regiones e incluso generaría relaciones más sólidas en el dominio de la aviación civil entre los países de las regiones.

10. De igual importancia, el acuerdo generaría lazos más amplios entre las comisiones, incrementando, por ejemplo, el nivel de apoyo mutuo entre los países en elecciones del Consejo de la OACI y en la discusión de otros temas de importancia a los países en desarrollo.

PROPUESTA DE ACUERDO

11. Teniendo en cuenta lo expuesto, se propuso al GEPEJTA, durante su 32ª reunión, realizada en LA Habana, en abril de 2014, el análisis del texto del acuerdo multilateral de cielos abiertos entre los Estados Miembros de la Comisión Latino-Americana de Aviación Civil (CLAC) y de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), con el propósito de flexibilización de los servicios de transporte aéreo entre las dos regiones.

12. A la Secretaria se encargó de hacer la traducción del texto del inglés al español y de circular ambas las versiones a los Estados. Además, se aprobó la creación de un grupo ad hoc para que el acuerdo pudiera ser discutido a profundidad. Hacen parte del grupo Brasil, en la condición de proponente, Cuba, Chile, Uruguay y la Secretaria.

13. Hasta el momento, Brasil recibió los comentarios solamente de Perú, República Dominicana y Uruguay. Los comentarios de Perú ya han presentados a los miembros de GEPEJTA por ocasión de su 33ª reunión, llevada a cabo en Lima, Perú, en julio de 2014. Los comentarios de Uruguay y República Dominicana, por su vez, fueron recibidos posteriormente y, por ello, serán presentados directamente al Comité Ejecutivo.

CONSIDERACIONES A LOS COMENTARIOS DE LA AUTORIDAD PERUANA

14. A continuación, se presenta las consideraciones sobre los comentarios de la Autoridad peruana, para la evaluación del Comité Ejecutivo.

15. Sobre la cuestión de los derechos de tráfico, cabe señalar que la idea es tener un acuerdo de cielos abiertos para que sea posible la realización de servicios entre los dos continentes, llevándose en cuenta que normalmente habría que involucrar más de un mercado (país) para que los servicios sean viables. Los derechos de primera a sexta libertad están en línea con el concepto de cielos abiertos.

16. Siguen las consideraciones sobre los demás ítems comentados por Perú:

- a) El texto del Art. 2 “Otorgamiento de Derechos” refiere a derechos de ofrecer servicios internacionales **regulares** y no regulares de pasajeros, carga y correo. Por lo tanto, no se considera que hay contradicción con el término frecuencias. Por supuesto que para servicios no regulares, el término no es aplicable.

En el inciso 2 del Artículo 2, que trata de flexibilidad operacional, se establece que las líneas aéreas pueden operar servicios desde y hacia puntos localizados anteriores al territorio de su Estado, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y publicitar dichos servicios al público como servicios directos, **tomando, en todos los casos, las medidas necesarias para que el consumidor sea totalmente informado.** El texto está conforme con el ejercicio de la sexta libertad, considerada en el concepto de cielos abiertos y tiene la salvaguardia (destacada arriba), sobre la información adecuada al pasajero, como exige la letra a) del Artículo 91 de la Ley mencionada en el comentario peruano.

- b) Aún se considere una simplificación interesante la designación de empresas solamente por las autoridades aeronáuticas, ha que se llevar en cuenta que muchos países siguen exigiendo que la designación se haga por canales diplomáticos. Por lo tanto, se recomienda que se mantenga el texto original.
- c) El Artículo 18 es idéntico al texto del Artículo 18 del MASA que, a su vez, está basado en el *template* de la OACI. No se considera que las disposiciones de dicho artículo limitan o condicionan el ejercicio de la soberanía de los Estados de aplicar sus propias leyes en su territorio. Dichas disposiciones establecen que las autoridades se consultarán sobre posibles acciones relacionadas con las leyes de competencia y, siempre que posible, buscarán resolver la cuestión por medio de acuerdos.
- d) El Art. 21 establece que cada Parte permitirá que líneas aéreas de otra Parte traigan y mantengan personal no nacional para ejercer actividades pertinentes a sus trabajos, **in cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables a la entrada, residencia y empleo de dicho Estado.** Por lo tanto, se considera que el tema ya está debidamente cubierto.
- e) El artículo sobre consultas es idéntico al Art. 31 del MASA. El *template* de la OACI también excluye la expresión “autoridades aeronáuticas”. Se considera que queda subentendido que las consultas se harán entre dichas autoridades.
- f) La observación del Perú es pertinente. El texto fue emendado a la conformidad.
- g) Se reitera la consideración del párrafo 7 de esta Nota de Estudios.
- h) Exigir 50% de adhesión de los Estados de cada Comisión Regional como mínimo, puede retrasar demasiado la entrada en vigencia del Acuerdo y afectar los objetivos iniciales propuestos, así como el pleno desarrollo de la cooperación en servicios aéreos entre continentes.

ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DE LA REPÚBLICA DOMINICANA Y DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

17. Las Autoridades de la República Dominicana y de la República Oriental del Uruguay, en correspondencias con fecha 28 y 8 de julio de 2014, manifestaron sus comentarios adicionales acerca del texto. En el Adjunto 1 se encuentra una tabla utilizada en el análisis de la República Dominicana, sobre la cual incluimos el análisis de Brasil en verde. En el Adjunto 2, los comentarios recibidos de Uruguay. Conjuntamente, sobre los comentarios recibidos de los dos países, se presentan discusiones sobre cada Artículo de la propuesta:

18. Sobre el “Artículo 2 - Otorgamiento de derechos”:
- a. El texto original en inglés contiene la expresión “*to provide scheduled and non-scheduled international passenger, cargo and mail air transport services*”, por lo que se cree que hubo un equívoco de traducción en la versión en español que fue circulada a los Estados miembros de la CLAC;
 - b. El objetivo del “Ítem 3” es evitar la 7ª libertad, que no es escopo del Acuerdo propuesto a la CAFAC.
19. Sobre el “Artículo 6 - Tránsito directo”:
- a. El texto original intenta establecer que, cuando en tránsito directo, no habría sentido realizar inspecciones más complejas normalmente. En sus comentarios, la República Dominicana sugiere que se haga una previsión para realizar inspecciones más profundizadas en caso de sospecha o del Estado tener informaciones que indiquen la necesidad de realizar dicha inspección. A este respecto, el texto sugerido por la OACI en su “*template*” incluye una disposición semejante. Por lo tanto, complementamos el texto del Artículo 6 con el texto “*except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances*”.
20. Sobre el “Artículo 24 - Códigos compartidos y acuerdos de cooperación”:
- a. Respecto al texto que establece un mecanismo de que “*los acuerdos de código compartido pueden estar sujetos a la aprobación de las autoridades correspondientes previamente a su implementación*”, el verbo “*poder*” está en traducción del término en inglés “*may*”, que indica una posibilidad, no una obligación. Entendemos que el sentido de obligación, por ser más restrictivo, no es adecuado al texto de la propuesta de Acuerdo. De otro modo, entendemos que el sentido de posibilidad es más adecuado para las provisiones nacionales de los países más flexibles y de los más restrictivos.
21. Sobre el “Artículo 26 – Servicios Multimodales”:
- a. Hay una preocupación sobre el texto respecto a la observación de las leyes y reglamentos nacionales, pero el texto en inglés incluye en su disposición que dichos servicios estarán sujetos a leyes y reglamentos nacionales (“*subject to the laws and regulations of the Parties involved, especially regarding customs rules.*”), por lo que entendemos ser compatible con lo observado y, por lo tanto, no se realizarán cambios del texto.
22. Sobre el “Artículo 37 - Reservas”:
- a. Como la propuesta de Acuerdo no contempla las 7ª, 8ª y 9ª libertades, se restringe cualquier reserva a libertades del aire adicionales puesto que, caso se haga alguna, será removida la característica de “Cielos Abiertos” del Acuerdo.
23. Otros comentarios fueron emitidos en razón de problemas de traducción al español del texto que se circuló a los Estados, pero el texto originalmente propuesto en inglés no presenta las dificultades apuntadas. Como ejemplo, tenemos el uso de “denuncia” en lugar de “renuncia” como traducción del término en inglés “*withdraw*” (Art. 35).

24. En consecuencia, se propone que las negociaciones con la CAFAC sean realizadas solamente sobre el texto en inglés y, una vez que las negociaciones lleguen a un texto consensual, se hagan las traducciones oficiales para los idiomas español, portugués y francés.

25. Sin otras observaciones particulares, consideramos que el texto de la propuesta está satisfactorio para ser enviado a la apreciación de los Estados miembros de la CAFAC.

MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ EJECUTIVO

26. Por lo expuesto, se invita el Comité a:

- i) Aprobar el texto del Adjunto 3, solamente en inglés, como la propuesta de Acuerdo de Cielos Abiertos entre los Estados de la CLAC y la CAFAC para ser enviada a la Comisión Africana; y
- ii) Oficializar la propuesta de Acuerdo a la CAFAC por ocasión de la próxima Asamblea de la CLAC (XXI Asamblea).

**ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS
DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL
Y DE LA COMISION AFRICANA DE AVIACION CIVIL**

CUADRO CONTENTIVO DE COMENTARIOS DE REPUBLICA DOMINICANA

<p align="center">Texto del ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL Y DE LA COMISION AFRICANA DE AVIACION CIVIL</p>	<p align="center">Texto del ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL (CLAC)</p>	<p align="center">Comentarios de República Dominicana</p>
<p>PREAMBULO</p> <p>CONSIDERANDO que la suscripción de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional fomentará la cooperación y el desarrollo de los países de América Latina y África;</p> <p>DESEANDO facilitar la expansión de oportunidades para los servicios aéreos internacionales de los países en ambas Regiones;</p> <p>REAFIRMANDO su compromiso hacia la seguridad de las aeronaves, pasajeros, infraestructura y terceros, así como hacia la facilitación y protección ambiental;</p> <p>ACUERDAN lo siguiente:</p>	<p>PREÁMBULO</p> <p>CONSIDERANDO que la celebración de un acuerdo multilateral sobre transporte aéreo internacional favorecerá la cooperación y el desarrollo de los países de la región latinoamericana;</p> <p>DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de los servicios aéreos internacionales de los países de la región; - 2 -</p> <p>AFIRMANDO su compromiso a favor de la seguridad de las aeronaves, los pasajeros, la infraestructura y los terceros, así como de la facilitación y la protección del medio ambiente;</p> <p>HAN ACORDADO lo siguiente:</p>	
<p align="center">Artículo 1 Definiciones</p> <p>“CAFAC” designa a la Comisión Africana de Aviación Civil.</p>		<p>Insertan esta nueva definición.</p>
<p align="center">Artículo 2 Otorgamiento de derechos</p> <p>1. Cada Parte otorga a las otras Partes los siguientes derechos para el suministro de servicios de transporte aéreo internacional por parte de las líneas aéreas de las otras Partes:</p>	<p align="center">Artículo 2 Otorgamiento de derechos</p> <p>1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:</p>	<p>COMENTARIOS: En el párrafo 1) los siguientes puntos sombreados no están incluidos en el texto del Acuerdo del CAFAC</p>

<ul style="list-style-type: none">• El derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;• El derecho a realizar escalas para fines no comerciales en su territorio;• El derecho a proporcionar <u>servicios no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo</u>, ya sea en forma separada o combinada, desde puntos detrás del territorio de la Parte que designa a la línea aérea, a través del territorio de dicha Parte y puntos intermedios, hasta cualquier punto en el territorio de la Parte que ha otorgado el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con la cantidad de frecuencias y equipos de vuelo que consideren apropiados;	<ul style="list-style-type: none">• el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;• el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;• el derecho de prestar servicios regulares y no regulares de transporte aéreo internacional de pasajeros, carga y correo, ya sea separadamente o en combinación, desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea, vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios, hacia cualquier punto en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá, con plenos derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad, con el número de frecuencias y el equipo de vuelo que estimen convenientes;• el derecho de prestar servicios regulares y no regulares exclusivos de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;• el derecho de prestar servicios regulares y no regulares combinados, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier tercer país, pudiendo dichos servicios no comprender ningún punto del territorio de la Parte que designa la línea aérea, con plenos derechos de tráfico hasta la séptima libertad, con el número de frecuencias y equipo de vuelo que estimen convenientes;• el derecho de prestar servicios	<p>El Acuerdo con la CAFAC hace referencia en el parágrafo 1) solo a vuelos no regulares, a diferencia del de la CLAC que hace referencia a vuelos regulares y no regulares.</p> <p>BR – El texto original en Inglés tiene “servicios regulares y no regulares”, que es lo correcto.</p> <p>Se corresponde con un Acuerdo de Sexta Libertad del Aire, en vuelos combinados.</p>
--	---	---

<ul style="list-style-type: none"> • Todos los otros derechos especificados en este Acuerdo. <p>3. Las disposiciones del párrafo 1 y 2 de este Artículo serán aplicables con sujeción a que el transporte sea parte de un servicio que sirve un punto en el territorio del Estado Miembro que designa a la línea aérea.</p>	<p>regulares y no regulares de transporte aéreo, combinados de pasajeros y carga, o exclusivos de carga, entre puntos del territorio de la Parte que ha concedido el derecho de cabotaje (octava y novena libertad); y</p> <ul style="list-style-type: none"> • los demás derechos especificados en el presente Acuerdo 	<p>Este párrafo 3) fue insertado en el texto del Acuerdo del CAFAC. No está en el texto del Acuerdo de Cielos Abiertos de la CLAC.</p> <p>BR – El Acuerdo de la CLAC tiene todas las libertades. Por eso no tiene este párrafo, que sirve para evitar la 7ª.</p> <p>Estamos completamente de acuerdo con todo el Artículo.</p>
<p>Artículo 3 Designación y autorización</p> <p>1. Cada Parte tendrá derecho a designar la cantidad de líneas aéreas que considere conveniente para explotar los servicios acordados de conformidad con este Acuerdo, y a retirar o modificar dichas designaciones. Las notificaciones serán enviadas por escrito a las otras Partes a través de canales diplomáticos y al Depositario, según lo definido en el Artículo 35 de este Acuerdo.</p>		<p>COMENTARIOS: Lo subrayado no está contemplado en el Acuerdo de la CLAC.</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p>Artículo 15 No discriminación</p>	<p>Artículo 15 Competencia Leal</p>	<p>COMENTARIOS: El título del Capítulo 15 es diferente, aunque el contenido es el mismo, (debe tratarse de un asunto de traducción).</p> <p>SIN OBJECION</p>

<p align="center">Artículo 19 Conversión de moneda y transferencia de utilidades</p>	<p align="center">Artículo 19 Conversión de divisas y transferencia de ganancias</p>	<p>COMENTARIOS: El título del Capítulo 19 es diferente, aunque el contenido es el mismo. (debe tratarse de un asunto de traducción).</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p align="center">Artículo 21 Personal no nacional y acceso a los servicios locales</p> <p>Cada una de las Partes permitirá a las líneas aéreas designadas de cualesquiera de las otras Partes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traer a su territorio y mantener empleados no nacionales para realizar funciones gerenciales, comerciales, técnicas, operacionales y otras funciones especializadas que fueran necesarias para el suministro de servicios de transporte aéreo, en cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables del Estado Parte que los recibe, referidos al ingreso, residencia y empleo; y • Utilizar los servicios y el personal de cualquier organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y que esté autorizada a brindar dichos servicios, sujeto a las leyes y reglamentos de la Parte donde se brindará estos servicios. 	<p align="center">Artículo 21 Personal no nacional y acceso a servicios locales</p> <p>Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de otra Parte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieran para proveer servicios de transporte aéreo, de forma compatible con las leyes y reglamentos en materia de entrada, residencia y empleo del Estado Parte que los recibe; y • emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios. 	<p>COMENTARIOS: El texto sombreado no está en el texto del Acuerdo de la CLAC.</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p align="center">Artículo 22 Cambio de medida</p>	<p align="center">Artículo 22 Cambio de capacidad</p>	<p>COMENTARIOS: El título del Capítulo 22 es diferente, aunque el contenido es el mismo. (debe tratarse de un asunto de traducción).</p>
<p align="center">Artículo 23 Servicios de escala</p>	<p align="center">Artículo 23 Servicios de escala</p>	

<p>1. Sujeto a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados de la OACI (SARP) contenidos en el Anexo 6, cada una de las Partes, sujeto a sus leyes y reglamentos nacionales, permitirá a las líneas aéreas designadas de las otras Partes, a discreción de cada línea aérea:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Llevar a cabo sus propios servicios de escala; • Brindar servicios a una o más líneas aéreas; • Asociarse con otros para crear una entidad prestadora de servicios; y • Elegir entre proveedores de servicios que compiten entre sí. 	<p>1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • llevar a cabo sus propios servicios de escala; • prestar servicios a una o varias líneas aéreas; • asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y • seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia. 	<p>COMENTARIOS: El texto sombreado no está en el texto del Acuerdo de la CLAC.</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 24 Códigos compartidos y acuerdos de cooperación</p> <p>1. A fin de explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier línea aérea designada de cualesquiera de las Partes puede suscribir acuerdos de comercialización, tales como acuerdos para operaciones conjuntas, reservas de capacidad o de códigos compartidos con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una o varias líneas aéreas de cualesquiera de las Partes; • Una o varias líneas aéreas de un tercer país; y • Un proveedor de transporte en superficie de otro país; <p>siempre y cuando todas las líneas aéreas comprendidas en dichos arreglos 1) cuenten con la autorización necesaria y 2) cumplan con los requisitos normalmente aplicados a dichos arreglos. Los acuerdos de código compartido pueden estar sujetos a</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 24 Códigos compartidos y acuerdos de cooperación</p> <p>1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización tales como operaciones conjuntas, reserva de capacidad o acuerdos de códigos compartidos, con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes; • una o varias líneas aéreas de un tercer país; y • un proveedor de transporte de superficie de cualquier país; • a condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos 	<p>COMENTARIOS: El texto sombreado no está en el texto del Acuerdo de la CLAC.</p>

<p>la aprobación de las autoridades correspondientes previamente a su implementación.</p>		<p>BR – Algunos países pueden exigir la aprobación de acuerdos de código compartido.</p>
<p>Artículo 25 Arrendamiento</p> <p>Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas con o sin tripulación, alquiladas por horas ("intercambio" o "arrendamiento por horas") de otra empresa, sujeto a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, siempre y cuando todas las líneas aéreas que participan en dichos arreglos cuenten con la autorización apropiada y cumplan con las disposiciones del Artículo 8 (seguridad operacional) y del Artículo 9 (seguridad de la aviación). Las autoridades aeronáuticas de las Partes involucradas en el intercambio deberán suscribir un acuerdo específico que establezca la transferencia de la responsabilidad por la seguridad operacional, según lo estipulado por la Organización de Aviación Civil Internacional.</p>	<p>Artículo 25 Arrendamiento</p> <p>Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes pueden utilizar aeronaves arrendadas de otra empresa, con o sin tripulación, con sujeción a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, a condición de que todas las líneas aéreas participantes en tales arreglos tengan la autorización apropiada y cumplan las disposiciones de los Artículos 8 (Seguridad operacional) y 9 (Seguridad de la aviación).</p>	<p>COMENTARIOS: Los textos son diferentes.</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p>Artículo 26 Servicios multimodales</p> <p>Cada línea aérea designada puede utilizar modalidades de transporte terrestre, junto con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga, sujeto a las leyes y reglamentos de las Partes involucradas, especialmente con respecto a las reglas aduaneras.</p>	<p>Artículo 26 Servicios multimodales</p> <p>Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.</p>	<p>COMENTARIOS: Los textos son diferentes.</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p>Artículo 27</p>	<p>Artículo 27</p>	

<p align="center">Sistemas de reserva por computadora (CRS)</p> <p>Cada una de las Partes aplicará en su territorio los criterios y principios del Código de Conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora de la OACI.</p>	<p align="center">Sistemas de reserva por computadora (SRC)</p> <p>Cada Parte aplicará en su territorio los criterios y principios del Código de conducta de la OACI, para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora.</p>	<p>COMENTARIOS: El texto sombreado no está en el texto del Acuerdo de la CLAC.</p> <p>SIN OBJECION</p> <p>BR – Hubo cambio de posición del texto en la traducción.</p>
<p align="center">Artículo 29 Protección ambiental</p> <p>Las Partes avalan la necesidad de proteger al medio ambiente a través de la promoción del desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir con las normas y métodos recomendados (SARPs) contenidos en los Anexos del Convenio y con las políticas y orientaciones sobre protección ambiental de la OACI.</p>	<p align="center">Artículo 29 Protección al medio ambiente</p> <p>Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPs) de los Anexos del Convenio y las políticas y orientaciones vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.</p>	<p>COMENTARIOS: El texto sombreado no está en el texto del Acuerdo de la CLAC.</p> <p>BR – Hubo cambio de posición del texto en la traducción.</p>
<p align="center">Artículo 30 Estadísticas</p> <p>A solicitud de las autoridades aeronáuticas, las Partes compartirán estadísticas periódicas o información similar sobre el tráfico transportado en los servicios acordados. Las autoridades aeronáuticas de cada una de las Partes deberán proporcionar, o hacer que su(s) línea(s) aérea(s) designada(s) proporcione(n) a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte, cuando les fuera solicitado, estadísticas periódicas u otros informes estadísticos que pudieran ser razonablemente requeridos.</p>	<p align="center">Artículo 30 Estadísticas</p> <p>A requerimiento de las autoridades aeronáuticas, las Partes se proporcionarán mutuamente estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.</p>	<p>COMENTARIOS: El texto sombreado no está en el texto del Acuerdo de la CLAC.</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p align="center">Artículo 32 Solución de controversias</p>	<p align="center">Artículo 32 Solución de controversias</p>	

<p>3 En caso que no se pueda resolver la controversia través de los canales diplomáticos, a solicitud de cualquiera de las dos Partes Contratantes, la controversia será derivada a la CAFAC, a la CLAC, o a una persona o entidad, para que decida por acuerdo de las Partes (mediación).</p>	<p>3. Si el diferendo o controversia subsistiere, los Estados Partes podrán recurrir a todos los medios de solución de controversias previstos en la Carta de las Naciones Unidas.</p>	<p>COMENTARIOS: Este párrafo es diferente al texto del Acuerdo de la CLAC.</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 33 Enmiendas</p> <p>Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones de este Acuerdo. En caso de requerirse negociaciones, la Parte que propone la enmienda será sede de dichas reuniones, y el Depositario notificará a las Partes acerca de la hora y lugar de la reunión, por lo menos con sesenta (60)días de anticipación. Todas las Partes pueden participar en las negociaciones. La(s) enmienda(s) entrará(n) en vigencia únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes. La aceptación de las Partes se hará mediante notificación escrita al Depositario.</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 33 Enmiendas</p> <p>Cualquiera de las Partes puede proponer al Depositario una o más enmiendas a las disposiciones del presente Acuerdo. Si es necesario celebrar negociaciones, la Parte que proponga la enmienda será sede de las mismas y el Depositario notificará a las Partes el lugar y fecha de la reunión, a lo menos con sesenta días de anticipación. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones. La o las enmiendas entrarán en vigor únicamente después que hayan sido aceptadas por todas las Partes.</p>	<p>COMENTARIOS: El texto sombreado no está en el texto del Acuerdo de la CLAC.</p> <p>SIN OBJECION</p>
<p style="text-align: center;">Artículo 35 Renuncia</p> <p>1. Cualquiera de las Partes puede renunciar a este Acuerdo mediante notificación de renuncia por escrito al Depositario, quien, dentro de los quince (15) días de recibida la notificación de renuncia, deberá notificar a las otras Partes.</p> <p>2. La renuncia entrará en vigencia a los doce (12) meses de haber recibido el Depositario la notificación, a</p>	<p style="text-align: center;">Artículo 35 Denuncia</p> <p>1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los diez (10) días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.</p> <p>2. La denuncia se hará efectiva doce (12) meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte que denuncia retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario</p>	<p>COMENTARIOS: Pareciera que el empleo de término “Renuncia” por “Denuncia” es problema de traducción.</p> <p>BR – El texto original en Ingles tiene el término “withdrawal” (renúncia o retirada), que parece ser el correcto para acuerdos multilaterales.</p>

<p>menos que la Parte retire su notificación mediante comunicación escrita al Depositario dentro del período de 12 meses.</p>	<p>dentro del período de 12 meses.</p>	
<p>Artículo 37 Reservas</p> <p>Este acuerdo no acepta reservas.</p>	<p>Artículo 37 Reservas</p> <p>El presente Acuerdo admite reservas.</p>	<p>COMENTARIOS: Los textos son totalmente diferentes, son contrapuestos.</p> <p>BR – El proyecto de Acuerdo CLAC-CAFAC no contempla las 7ª, 8ª y 9ª libertades.</p>
<p>Artículo 39 Adhesión</p> <p>Una vez que este Acuerdo entre en vigencia, cualquier Estado Miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil y de la Comisión Africana de Aviación Civil puede adherirse a este Acuerdo mediante el depósito de un instrumento de adhesión ante el Depositario.</p>	<p>Artículo 39 Adhesión</p> <p>Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.</p>	<p>SIN OBJECION</p>
<p>Artículo 40 Entrada en vigencia</p> <p>1. Este Acuerdo deberá ser ratificado, por lo menos, por tres(3) Estados Miembros de la CLAC y por tres Estados Miembros de la CAFAC para que entre en vigencia. La entrada en vigencia será treinta (30) días a partir de la fecha del depósito de la ratificación que completa el mínimo requerido.</p> <p>2. El Depositario notificará a cada una de las Partes la fecha de entrada en vigencia de este</p>	<p>Artículo 40 Entrada en vigor</p> <p>1. El presente Acuerdo entrará en vigor a los treinta (30) días a partir de la fecha de depósito del tercer instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte a los treinta (30) días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.</p> <p>2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo</p>	<p>COMENTARIOS: Los textos presentan diferencias, parágrafo 1 y el parágrafo 3 es un nuevo texto.</p> <p>SIN OBJECION</p>

<p>Acuerdo.</p> <p>3. Al entrar en vigencia, este Acuerdo reemplazará a cualquier acuerdo bilateral existente entre cualesquiera de las Partes, salvo por las disposiciones de dichos acuerdos que resulten más favorables, las cuales prevalecerán.</p>		
--	--	--

Comentarios de la República Oriental del Uruguay

1. En el capítulo de otorgamiento de derechos en el punto 1 del artículo 2do., a juicio de esta administración, debería incorporarse la expresión “...servicios regulares y no regulares...”.- Porque de lo contrario se dotaría al proyecto de un criterio cerrado que no condice con el resto del texto.-

Creemos ser un error de traducción inglés-español.

2. Consideramos relevante el apartamiento de los anticuados conceptos de “propiedad sustancial” y “control efectivo” por el de “control regulatorio o normativo” y el de la ubicación del lugar de la “oficina principal”.-

Tratase de un comentario al Artículo 3, o sobre la traducción inglés-español.

3. En lo que refiere a la libertad de los servicios de escala, deberá tenerse presente que el Uruguay sólo establece esa posibilidad para el Aeropuerto Internacional de Carrasco.-

Entendemos que la provisión solamente se aplica, naturalmente, donde el servicio es disponible por un Estado.

4. En cuanto a los servicios en regimen de Codigo Compartido (Articulo 24 del Proyecto), seria necesario incluir alguna prevision de que los mismos "deben" ser sometidos a aprobacion de las Autoridades Aeronauticas conernidas.

El verbo “poder” está en traducción del término en inglés “may”, que indica una posibilidad, no una obligación. Entendemos que el sentido de obligación, por ser más restrictivo, no es adecuado al texto de la propuesta de Acuerdo. De otro modo, entendemos que el sentido de posibilidad es más adecuado para las provisiones nacionales de los países más flexibles y de los más restrictivos.

5. Por último, en lo que respecta a los “Servicios Multimodales” deberá establecerse claramente que regirán las normativas internas de cada Estado en cuanto a su aplicacion y operacion efectiva.

Creemos que la parte final del texto en inglés (“*subject to the laws and regulations of the Parties involved, especially regarding customs rules*”) ya establece lo observado en el comentario.

**MULTILATERAL OPEN SKIES AGREEMENT FOR MEMBER STATES
OF THE LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION
AND OF THE AFRICAN CIVIL AVIATION COMMISSION**

Preamble

The undersigned Governments, hereinafter called “the States Parties” or “the Parties”;

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature in Chicago on 7 December 1944;

CONSIDERING that the conclusion of a multilateral agreement on international air transport will promote cooperation and the development of Latin American and African countries;

WISHING to facilitate the expansion of opportunities for international air services of the countries in both Regions;

CONVINCED of the advisability of optimising aeronautical resources and the infrastructure of both Regions;

AWARE of the need to develop the aeronautical industry and to take into account the rights and interests of users;

EXPRESSING their desire to coordinate their aeronautical policies in their mutual relations and with third countries and integration systems; and

ASSERTING their commitment to the safety of aircraft, passengers, infrastructure and third parties, as well as to facilitation and environment protection;

HAVE AGREED the following:

**Article 1
Definitions**

For purposes of this Agreement:

- “Aeronautical Authority” is the government entity designated in each of the States Parties to regulate international air transport or its successor organisation(s);
- “Agreement” means this Agreement, any annexes to it, and the corresponding amendments;
- “Air service”, “international air service”, “airline” and “non-traffic stop” have the meaning assigned in Article 96 of the Convention; and
- “Capacity” is the number of services provided under the Agreement, usually measured by the number of frequencies or tonnes of cargo offered in a market on a weekly basis or during any other given period;
- “Convention” designates the Convention on International Civil Aviation opened for signature in Chicago on 7 December 1944, including the Annexes adopted under Article 90 of said Convention, and the amendments to the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94, to the extent the Annexes and amendments are applicable to the States Parties;

- “Designated airline” means an airline that has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- “Tariffs” means the price to be paid for the transport of passengers, baggage and cargo, and the conditions under which such price applies, including the prices and commissions of agencies and other ancillary services;
- “Territory”, in relation to a State, designates the land areas and adjacent territorial waters and the airspace above them, under the sovereignty of said State;
- “AFCAC” designates the African Civil Aviation Commission; and
- “LACAC” designates the Latin American Civil Aviation Commission.

Article 2 **Granting of Rights**

1. Each Party grants the other Parties the following rights for the provision of international air transport services by the airlines of the other Parties:
 - The right to fly across its territory without landing;
 - The right to make non-traffic stops in its territory;
 - The right to provide scheduled and non-scheduled international passenger, cargo and mail air transport services, either separately or in combination, from points behind the territory of the Party designating the airline, across the territory of that Party and intermediate points, to any point in the territory of the Party that has granted the right and beyond, with full third, fourth, fifth, and sixth freedom traffic rights, with the number of frequencies and the flight equipment they deem appropriate;
 - All other rights specified in this Agreement.
2. Each designated airline may, in any or all of its flights and at its own discretion:
 - Operate flights in either or both directions;
 - Combine different flight numbers in one aircraft operation;
 - Operate services to previous, intermediate and subsequent points, and points in the territory of the Parties along the routes, in any combination or in any order;
 - Exclude stops at any point or points;
 - Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point along the routes;
 - Operate services to and from points located behind any point in its territory, with or without change of aircraft or flight number, and offer and advertise such services to the public as direct services, in all cases taking the necessary steps to ensure that consumers are fully informed;
 - Make a stop at any point inside or outside the territory of any of the Parties;
 - Carry in-transit traffic through the territory of any of the other Parties; and
 - Combine traffic on the same aircraft, regardless of its point of origin; without any geographical or direction restrictions and without losing any right to carry traffic granted under this Agreement.
3. The provisions of paragraph 1 and 2 of this Article shall apply subject to the requirements that the transportation is part of a service that serves a point in the territory of the Member State that designates the airline.

Article 3
Designation and Authorisation

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it sees fit to operate the agreed services in accordance with this Agreement and to withdraw or modify such designations. The notifications will be communicated in writing to the other Parties through diplomatic channels and to the Depositary, as defined in Article 35 of this Agreement.
2. Upon receiving the corresponding designation and the request from the designated airline, in the manner and in accordance with the prescribed requirements for the operation approval, each Party will grant the appropriate operation permit as promptly as possible, provided:
 - The airline is incorporated in the territory of a State Party that designates it and it is headquartered in the territory of that Party.
 - The airline is under the effective regulatory control of the State Party that designates it;
 - The Party designating the airline complies with the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Security); and
 - The designated airline is qualified to meet all other conditions established by law and in the regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party that reviews the request(s).
3. Upon receiving the operation approval mentioned in paragraph 2, a designated airline may begin operation of the agreed services for which it has been designated, provided it complies with the applicable provisions of this Agreement and with the standards required by the Party that has granted the authorisation.

Article 4
Refusal, Revocation and Limitation of Authorisation

1. The aeronautical authorities of each Party will have the right to refuse to grant the authorisations referred to in Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement with respect to an airline designated by any of the other Parties, and to revoke and suspend said authorisations, or to impose temporary or permanent conditions on them:
 - In case they consider that the airline has not been incorporated in the territory of the Party designating the airline and is not headquartered in the territory of that Party;
 - In case they consider that the airline is not under effective regulatory control of the State Party designating it;
 - In case the Party designating the airline does not comply with the provisions of Article 8 on Safety and Article 9 on Security, and
 - In case such designated airline is not qualified to meet the other requirements prescribed based on the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
2. Unless immediate measures are required to prevent the violation of the aforementioned laws and regulations or unless safety or security requires measures according to the provisions of Article 8 on Safety or Article 9 on Security, the rights listed in paragraph 1 of this Article will be exercised only after consultation by the aeronautical authorities in accordance with Article 31 (Consultations) of this Agreement.

Article 5
Law Enforcement

The laws and regulations of any of the Parties that govern the entry to, and exit from, its territory of aircraft used in international air services, or that govern the operation and navigation of such aircraft while in their territory, will be applicable to the aircraft of the designated airlines of the other Parties.

Article 6 **Direct Transit**

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit will be subject only to a simplified inspection. Baggage and cargo in direct transit will be exempt from customs duties and other similar rights, except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances.

Article 7 **Recognition of Certificates**

1. The certificates of airworthiness, certificates of aptitude and licences issued or validated by any of the Parties and which are valid will be recognised as valid by the other Parties for the operation of the agreed services, provided the conditions under which such certificates and licences were issued or validated are equal to or higher than the minimum standards established pursuant to the Convention.
2. In case the privileges or conditions of licences and certificates mentioned in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of any of the Parties to an individual or designated airline, or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, allow for a deviation from the minimum standards established pursuant to the Convention and this deviation has been notified to the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Parties may request consultations between the aeronautical authorities to clarify the practice in question.
3. However, each Party reserves the right not to recognise, with respect to flights over its territory or landing in the same, the certificates of aptitude and the licences granted to its nationals by the other Parties.

Article 8 **Safety**

1. Each party may at any time request consultations on the safety standards applied by other Parties on aspects related to aeronautical facilities, flight crews, aircraft and aircraft operations. Said consultations will be held within thirty (30) days of submitting the request.
2. If, following such consultations any of the Parties concludes that the other Party does not maintain and manage effectively, with respect to the aspects mentioned in paragraph 1, safety standards that are in compliance with the current standards pursuant to the Convention, said Party will be informed of such conclusions and the measures deemed necessary to comply with ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed timeframe.
3. In accordance with Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by or on behalf of an airline of any of the Parties for the provision of services to or from the territory of other Parties, may, when in the territory of any of the latter, be subject to inspection by the authorised representatives of that Party, provided this does not cause undue delay to the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Agreement, the purpose of this inspection is to check the validity of the relevant aircraft documentation, the licences of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the

aircraft comply with the current standards established in the Convention.

4. When it is absolutely necessary to take urgent action to ensure the safety of the operations of an airline, each Party reserves the right to immediately suspend or modify the operation permit of one or more airlines of any of the other Parties.
5. Any action taken by any of the Parties in accordance with paragraph 4 above will be discontinued once the reasons that gave rise to such action cease to exist.
6. If it is determined that any of the Parties is still not meeting the ICAO standards once the agreed period referred to in paragraph 2 above has expired, this fact shall be notified to the Secretary General of ICAO, who will also be notified of the satisfactory resolution of said situation.

Article 9 Security

1. In accordance with the rights and obligations under international law, the Parties ratify that their mutual obligation to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference is an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties will act particularly in accordance with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14 September, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed in The Hague on 16 December, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed in Montreal on 23 September, 1971, its supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed in Montreal on 24 February, 1988, as well as any other convention or protocol on civil aviation security to which the Parties have adhered.
2. The Parties will provide each other with all necessary assistance requested to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the security of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties will act, in their mutual relations, in accordance with the provisions on security established by ICAO and which are designated as Annexes to the Convention; they will require that operators of aircraft under their registry or operators who are headquartered or have their permanent residence in their territory, and operators of airports located in their territory, act in accordance with such provisions on security. Each Party will notify the other Parties of any difference between its national regulations and practices and the security standards contained in the Annexes. Any of the Parties may at any time request immediate consultations with other Parties on such differences.
4. Each Party agrees that aircraft operators may be required to comply with the security provisions mentioned in paragraph 3) above, for the entry to, exit from, or stay in their territory. Each Party will ensure that appropriate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, personal belongings, baggage, cargo and aircraft supplies are effectively applied in its territory before and during boarding or loading. Each Party will also consider favourably any request of any other Party to take reasonable special security measures to address a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful act against the security of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties will assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat quickly and safely.
6. Each Party may request that its aeronautical authorities be allowed to assess the security measures

that aircraft operators apply, or intend to apply, in the territory of another Party in respect of flights arriving from, or departing to, the territory of the first Party. Administrative arrangements for conducting such assessments will be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay to ensure that assessments are conducted promptly.

7. When any of the Parties has reasonable grounds to believe that another Party has deviated from the provisions of this Article, that Party may request consultations. Such consultations will begin within fifteen (15) days of receipt of the request of any of the Parties. If a satisfactory agreement is not reached within fifteen (15) days from the start of consultations, this will be grounds to refuse, revoke or suspend the approval of the airline or airlines designated by another Party or to impose conditions on them. When warranted by an emergency or for the purpose of preventing further infringements of the provisions of this Article, the first Party may adopt provisional measures at any time.

Article 10 **Security of Travel Documents**

1. Each Party agrees to take measures to ensure the security of its passports and other travel documents.
2. In this respect, each Party agrees to establish controls over the legitimate creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by it or on its behalf.
3. Each Party also agrees to establish or improve the procedures to ensure that travel documents issued by it are of such quality that they will not be easily misused and, furthermore, will not be easily tampered with, cloned or unduly issued.
4. In order to meet the aforementioned objectives, each Party will issue its passports and other travel documents in accordance with the standards and recommendations of the ICAO document in force on this matter.
5. Each Party further agrees to exchange operational information on tampered or cloned travel documents and to cooperate with the other Parties to strengthen the protection against travel document fraud, including tampering or cloning, the use of tampered or cloned travel documents, the use of valid travel documents by impostors, the misuse of genuine travel documents by their right holders with the purpose of committing a crime, the use of expired or revoked travel documents and the use of travel documents obtained in a fraudulent manner.

Article 11 **Inadmissible and Improperly Documented Passengers and Deportees**

1. The Parties agree to establish effective border controls.
2. In this regard, each Party agrees to apply the standards and recommended practices of Annex 9 (Facilitation) to the Convention, on inadmissible and improperly documented passengers and deportees, in order to strengthen cooperation to fight illegal migration.

Article 12 **User Charges**

1. None of the Parties will impose or permit the imposition on the designated airlines of the other Parties, of charges or rights that are greater than those it imposes on its own airlines operating

similar international services.

2. User charges imposed by the appropriate bodies of each Party to the airlines of the other Parties will be fair, reasonable and non-discriminatory.
3. Each Party will encourage consultations between the appropriate bodies in its territory and the airlines that use its facilities, and will encourage both of them to exchange the information required to permit a thorough analysis to determine whether charges are reasonable.

Article 13 **Customs Duties**

1. Each Party, based on reciprocity, will exempt one or more designated airlines of another Party, to the greatest extent possible under its national laws, from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other domestic fees and charges that are not based on the cost of services provided on arrival, levied on, or affecting aircraft, fuel, lubricating oils, non-durable technical supplies and parts, including engines, standard aircraft equipment, onboard supplies and other products such as ticket booking and printed air waybills, and any printed material with the company logo and regular advertising material distributed without charge by said designated airline for the operation or servicing of aircraft of the airline designated by another Party, and which operates the agreed services.
2. The exemptions granted in this Article will apply to the products listed in paragraph 1:
 - Which are introduced into the territory of a Party by or on behalf of the designated airlines of another Party;
 - Which are on board the designated airlines of one Party on arrival in the territory of another Party or when leaving it;
 - Carried on board aircraft of the designated airlines of one Party into the territory of another Party and that are intended for use in the operation of the agreed services; or
 - Which are used or consumed, in whole or in part, within the territory of the Party granting the exemption, provided their ownership is not transferred within the territory of that Party.
3. The standard aircraft equipment, as well as materials and supplies normally carried on board the aircraft of a designated airline of any of the Parties, can only be unloaded in the territory of another Party with the approval of the customs authorities of said territory. In that case, they may be kept under the surveillance of said authorities until they are re-exported or other action is taken in accordance with customs regulations.

Article 14 **Taxes**

1. Profit resulting from the operation of aircraft of a designated airline in international air services, as well as the goods and services supplied thereto, will be taxed in accordance with the laws of each Party.
2. When there is a special agreement between the Parties to avoid double taxation on income and capital, the provisions contained therein will prevail.

Article 15 **Non-Discrimination**

Each designated airline will receive non-discriminatory treatment in an environment of healthy and

fair competition for the operation of routes under this Agreement, within the framework of the competition laws of the Parties.

Article 16 Capacity

1. Each Party will allow each designated airline of another Party to determine the frequency and capacity of international air transport services it offers, based on commercial market considerations.
2. None of the Parties will unilaterally limit the volume of traffic, the frequency or regularity of the service, or the types of aircraft used by the designated airlines of any of the other Parties, except when necessary for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. None of the Parties will impose on the designated airlines of another Party a preference fee, a balance ratio, non-objection fees, or any other requirement concerning capacity, frequency or traffic that is inconsistent with the purpose of this Agreement.
4. In order to enforce the uniform conditions foreseen in paragraph 2) of this Article, none of the Parties will require the airlines of another Party to submit schedules, non-scheduled service programmes, or operation plans for approval, unless so required by the internal rules and on a non-discriminatory basis. If a Party requires the submission of such data, it will reduce, inasmuch as possible, the submission requirements and procedures applicable to the airlines designated by the other Party.

Article 17 Tariffs

Each designated airline will set its air transport tariffs based on commercial market considerations, with no need to submit such tariffs for approval. The intervention of the States Parties will be limited to:

- Preventing discriminatory practices or tariffs;
- Protecting consumers from excessively high or restrictive tariffs resulting from abuse of a dominant position;
- Protecting airlines from artificially low tariffs resulting from a direct or indirect government subsidy; and
- Requiring, if deemed useful, that the rates to be charged by airlines of the other Parties to or from their territory, be registered with their aeronautical authorities.

Article 18 Competition Laws

1. The Parties will exchange information about their competition laws, policies and practices and their amendments, and about any specific objectives that they pursue, and which may affect the operation of air transport services under this Agreement. They will also identify the authorities responsible for their enforcement.
2. To the extent permitted by their own laws and regulations, the Parties will provide assistance to

the airlines of the other Parties, indicating whether a given practice that an airline intends to apply is compatible with its competition laws, policies and practices.

3. The Parties will notify each other if they believe there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the implementation of this Agreement. The consultation procedure foreseen in this Agreement will be used, if so requested by any of the Parties, to determine whether such conflict exists and to seek ways to resolve it or minimise it.
4. The Parties will notify each other if they intend to sue the airline(s) of another Party, or about the initiation of any legal action between individuals under their competition laws.
5. The Parties will try to reach an agreement during the consultations, taking due account of the relevant interests of each Party.
6. If no agreement is reached, each Party, when applying its competition laws, policies and practices, will take into account the views expressed by the other Party and international courtesy and restraint.
7. The Party under whose competition laws a legal action between individuals has been initiated will provide the other Parties access to the relevant judicial body and, if appropriate, will provide information to said body. Such information may include its own interests in terms of foreign affairs, the interests of the other Party that has been notified and, if possible, the results of any consultation with the other Parties in connection with such action.
8. The Parties, to the extent permitted by their laws, national policies and international obligations, will authorise their airlines and nationals to disclose information about actions concerning competition laws to the appropriate authorities of any of the Parties, provided such cooperation or disclosure is not contrary to their most important national interests.

Article 19 **Currency Conversion and Transfer of Profits**

Each Party, in accordance with its laws, will allow the designated airlines of another Party, upon request, to convert and transfer abroad all local revenues from the sale of air transport services and other directly related activities, in excess of the amounts spent locally, allowing for their prompt conversion and transfer without restrictions or discrimination, at the exchange rate applicable on the date of the conversion and transfer request.

Article 20 **Sale and Marketing of Air Transport Services**

Each Party shall grant to the designated airlines of another Party the right to sell and market, in its territory, international air transport services, either directly or through agents or other intermediaries, at the discretion of the airline, including the right to establish offices in the network or outside of it.

Article 21 **Non-National Personnel and Access to Local Services**

Each Party will allow the designated airlines of another Party:

- To bring to its territory and maintain non-national employees to perform managerial, commercial, technical, operational and other specialised functions required for the provision of air transport services in compliance with the applicable entry, residence and employment laws and regulations of the State Party that receives them; and

- To use the services and staff of any organisation, company or airline working in its territory and that is authorised to provide such services, subject to the laws and regulations of the Party where these services are rendered.

Article 22 **Change of Gauge**

A designated airline that conducts international air transport operations may at any point of any segment of the agreed routes, change, without limitation, the type or number of aircraft used, provided that the transport beyond such point is a continuation of a transport from the territory of the Party that designated the airline and, in the return direction, the transport to the territory of the designating Party is a continuation of a transport from beyond that point.

Article 23 **Ground Handling**

1. Subject to the applicable safety provisions, including ICAO standards and recommended practices (SARPs) contained in Annex 6, each Party, subject to its national laws and regulations, will allow the designated airlines of the other Parties, at the discretion of each airline, to:
 - Carry out their own ground handling;
 - Provide services to one or more airlines;
 - Partner with others to create a service-providing entity; and
 - Choose from competing service providers.
2. When the internal regulations of one Party limit or prevent the exercise of the aforementioned rights, each designated airline shall be treated in a non-discriminatory manner with respect to the ground assistance services offered by a duly authorised supplier(s).

Article 24 **Code Sharing and Cooperation Arrangements**

1. In order to operate or maintain the authorised services on the agreed routes, any designated airline of any of the Parties may enter into marketing arrangements such as joint operations, capacity reservation, or code-sharing agreements with:

- One or several airlines of any of the Parties;
- One or several airlines of a third country; and
- A provider of surface transport of any country;

provided all airlines in such arrangements 1) have the necessary authorisation and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements. Code-share arrangements may be subject to prior approval of the appropriate authorities before implementation.

2. The Parties agree to adopt the necessary measures to ensure that consumers are fully informed and protected with regard to code-sharing flights to or from their territory, and, at least, passengers are provided with the necessary information in the following ways:

- Orally and, if possible, in writing at the time of booking;

- In written form in the itinerary that accompanies the electronic ticket, or on any other document that replaces the latter, as written confirmation, including information about the individuals to be contacted if problems arise, and clearly indicating which airline is liable for damages or accidents; and
- Orally by the airline ground personnel during all the stages of the trip.

Article 25 **Leasing**

The designated airlines of each of the Parties may use aircraft leased with or without crew, rented by the hour ("interchange" or "lease for hours) from another company, subject to the laws and regulations of the Parties involved, provided all the airlines participating in such arrangements have the appropriate authorisation and comply with the provisions of Article 8 (Safety) and Article 9 (Security). The aeronautical authorities of the Parties involved in interchange shall conclude a specific agreement establishing the conditions of transfer of responsibility for safety, as provided by the International Civil Aviation Organization.

Article 26 **Multimodal Services**

Each designated airline may use surface transport modes together with the international air transport of passengers and cargo, subject to the laws and regulations of the Parties involved, especially regarding customs rules.

Article 27 **Computer Reservation Systems (CRS)**

Each Party will apply in its territory the criteria and principles of the ICAO Code of Conduct, for the regulation and operation of computer reservation systems.

Article 28 **Smoking Ban**

1. Each Party will prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all passenger flights operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition will be applied in all areas within the aircraft and will apply from the moment the aircraft starts boarding passengers until it completes their disembarkation.
2. Each Party will take all measures it deems reasonable to ensure compliance by its airlines, passengers and crew members, of the provisions of this Article, including the application of appropriate penalties for noncompliance.

Article 29 **Environmental Protection**

The Parties endorse the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. With respect to operations between their respective territories, the Parties agree to comply with the standards and recommended practices (SARPs) of the Annexes to the Convention and ICAO policies and guidelines on environmental protection.

Article 30 **Statistics**

At the request of the aeronautical authorities, the Parties will share periodic statistics or similar information on traffic carried on the agreed services. The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

Article 31 Consultations

1. Any of the Parties may at any time request consultations on the interpretation, application, implementation, amendment or enforcement of this Agreement.
2. Such consultations will begin within thirty (30) days from the date in which the other Party receives a written request, unless the Parties agree otherwise.

Article 32 Dispute resolution

1. If a dispute arises between the Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, except those that may arise in relation to Article 8 (Safety) and Article 9 (Security), the aeronautical authorities will attempt to solve it first through consultations and negotiations between them.
2. If the Parties fail to reach an agreement through consultations and negotiations between the aeronautical authorities, they will try to resolve the dispute through diplomatic channels.
3. If the dispute cannot be settled through diplomatic channels, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be referred to AFCAC, to LACAC or to a person or body for decision by agreement of the Parties (Mediation).

Article 33 Amendments

Any Party may propose to the Depositary one or more amendments to the provisions of this Agreement. If negotiations are needed, the Party proposing the amendment will host such meetings and the Depositary will advise the Parties about the time and place of the meeting, at least sixty (60) days in advance. All Parties may participate in the negotiations. The amendment(s) will enter into force only after being accepted by all the Parties. The acceptance of the Parties shall be made through writing notification to the Depositary.

Article 34 Registration with ICAO

The Depositary will register this Agreement and any amendment thereto before the International Civil Aviation Organization.

Article 35 Withdrawal

1. Any Party may withdraw from this Agreement by giving written notice of withdrawal to the Depositary who shall within fifteen (15) days of receipt of the notification of withdrawal notify the other Parties.

2. The withdrawal shall be effective twelve (12) months after receipt of the notice by the Depository, unless the Party withdraws its notice by written communication to the Depository within the 12-month period.

Article 36 Depository

1. The original of this Agreement will be deposited with the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC), which shall be the Depository of this Agreement.
2. The Depository will send certified copies of the Agreement to all the Parties of the Agreement and to all the States that might subsequently adhere to it, that is, to all LACAC and AFCAC States.

After the entry into force of this Agreement, the Depository will send to the Secretary General of the United Nations a certified copy of this Agreement for purposes of registration and publication pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations; and to the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, in accordance with Article 83 of the Convention. The Depository shall also send to the cited international officials a certified copy of every amendment that enters into force.

The Depository will make available to the Parties a copy of any relevant decision issued in accordance with Article 32 (Dispute Resolution) of this Agreement.

Article 37 Reservations

This agreement does not accept reservations.

Article 38 Signature and Ratification

1. This Agreement will be open for signature by the Governments of the States of the Latin American Civil Aviation Commission and by the Government of the States of the African Civil Aviation Commission.
2. This Agreement will be subject to ratification. The instruments of ratification will be deposited with the Depository.

Article 39 Accession

Once this Agreement enters into force, any member State of the Latin American Civil Aviation Commission and of the African Civil Aviation Commission may accede to this Agreement by depositing an instrument of accession with the Depository.

Article 40 Entry into force

1. This Agreement will need to be ratified by at least three (3) Member States of LACAC and three (3) Member States of AFCA to be in force. The entry into force will be thirty (30) days from the

date of deposit of the ractification which completes that miminum required.

2. The Depositary will inform each Party of the date of entry into force of this Agreement.
3. Upon entry into force this Agreement will supersede existing bilateral agreements between any Parties, except more favourable provisions of such agreements, which shall prevail.

DRAFTED in,, on 20....., in Spanish, Portuguese,English, and French languages and signed on this date, by the following Member States: