

CLAC/CE/59-NE/03
12/06/01

LIX REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 4 y 5 de julio de 2001)

Cuestión 4 del Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles (mundial, regional y subregional) y relación con otros organismos internacionales
Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. De acuerdo a lo dispuesto por la XIV Asamblea Ordinaria de la CLAC (Santo Domingo, República Dominicana, noviembre de 2000), la Secretaría continúa con el seguimiento de los procesos de integración regional y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Además, para cumplir con el mandato del Comité Ejecutivo, se sigue recopilando la información necesaria, utilizando la vía directa con los Organismos Subregionales en los que el transporte aéreo es parte de sus acuerdos, y a través de los Estados miembros cuando los acuerdos de los organismos no incluyan este sector, manteniendo informado de ello tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo, cumpliendo de esa manera con su labor de fortalecimiento de los procesos de integración.

Acciones realizadas durante el presente año

2. Durante la Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/7) (Ciudad de La Habana, Cuba, marzo de 2001), la Secretaría presentó una nota de estudio sobre el seguimiento de los procesos de integración mundial y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Dicho informe contenía los últimos acontecimientos respecto a la IX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) (Lima, Perú, 1 y 2 de febrero de 2001); Asociación de Estados del Caribe (AEC); la participación de la Comunidad Andina de Naciones en el I Foro Nacional ALCA/Perú (Lima, Perú, 1 de febrero de 2001); las Reuniones del Consejo de Comercio de Servicios de la Organización Mundial de Comercio (OMC) (Ginebra, Suiza, 4 y 5 de diciembre de 2000); y VII Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas - Acuerdo de Fortaleza (Santiago, Chile, 1 y 2 de marzo de 2001).

Reunión de Ministros de Transportes del Hemisferio Occidental (Punta del Este, Uruguay, 15 y 16 de marzo de 2001)

3. Esta Secretaría fue informada por el Comité Ejecutivo de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) sobre la reunión de Ministros responsables de transportes de los países del hemisferio occidental que se reunieron en Punta del Este, Uruguay, el 15 y 16 de marzo de 2001, en el período previo a la reunión de la Cumbre de las Américas en la ciudad de Québec, Canadá. Como resultado de dicha reunión se emitió una Declaración Conjunta (**Adjunto 1**) y un Acta de Decisiones de seguimiento (**Adjunto 2**).

4. Se nos informó además, que los Ministros discutieron el tema de seguridad de la aviación y reconocieron el importante trabajo que vienen realizando en la región varios organismos, entre los que destacan la OACI y la CLAC. En ese sentido, dispusieron al Comité Ejecutivo de la ITHO que, dentro del período más corto posible, trabaje estrechamente con la OACI y las demás organizaciones de aviación en un plan de acción, a fin de mejorar las condiciones de la seguridad de la aviación en la región, incluyendo la determinación de posibles programas y fuentes de financiamiento.

5. En respuesta a esta comunicación, la Secretaría puso en conocimiento de dicho Comité que la CLAC y la OACI suscribieron en Montreal, el 1° de octubre de 1998, un Memorándum de Entendimiento para promover el establecimiento del “Sistema regional para la vigilancia de la seguridad operacional”, y se destacó que el referido sistema regional, complementario al mecanismo mundial de la OACI, permitirá a los Estados mantener niveles óptimos de seguridad, objetivo que coincidía plenamente con los acuerdos alcanzados por los Ministros; y en todo caso, ofreció el apoyo que sea necesario en las actividades que desarrolla el Comité a su cargo.

Asia Pacific Economic Corporation (APEC)

6. Asia Pacific Economic Corporation (APEC) es un organismo internacional de integración económica y comercio, del cual forman parte Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Corea, Chile, Estados Unidos, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelandia, Papúa Nueva Guinea, Perú, Región Administrativa Especial de Hong Kong, República Popular China, Rusia, Singapur, Tailandia, Taipei Chino y Vietnam.

7. Cinco países miembros de este organismo han firmado un Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional: Brunei Darussalam, Chile, Nueva Zelandia, Singapur y los Estados Unidos de Norteamérica. Como se puede apreciar, entre ellos se encuentra un Estado miembro de la CLAC (Chile). Este Acuerdo está abierto al resto de los Estados miembros del APEC, así como a los demás miembros de la comunidad aeronáutica internacional.

8. Cabe resaltar que éste es el primer paso para un acuerdo interregional que plantea una flexibilización total del transporte aéreo entre quienes lo suscriben. Tomando esto en consideración, la Secretaría ha creído conveniente traer este tema para conocimiento de los Estados miembros, y para mayor información, como **Adjunto 3** se acompaña copia del citado Acuerdo.

Comunidad Andina de Naciones – CAN

9. La Secretaría General de la CAN ha elaborado un documento sobre las acciones en materia de negociaciones comerciales de la Comunidad Andina con terceros países en los últimos meses (www.comunidadandina.org). Dentro de este documento es importante destacar las negociaciones para la conformación de una Zona de Libre Comercio entre la Comunidad Andina y MERCOSUR. Este tema fue abordado en febrero de este año, ocasión en la que se determinó enviar una comunicación a la Presidencia Pro Témpore del MERCOSUR manifestando la voluntad de los países andinos de entablar la negociación de libre comercio. En tal sentido, los países andinos se reunieron con ese bloque en la ciudad de Asunción, el pasado 27 de abril, para tratar aspectos relativos al alcance y cronograma de las negociaciones. Ambos esquemas manifestaron su voluntad de concluir las negociaciones antes de enero del año 2002 de conformidad con la Declaración de Brasilia suscrita por los Presidentes de América del Sur el año 2000.

10. En ese sentido, se intercambiarán propuestas de texto normativo y metodologías de negociación arancelaria antes de la próxima reunión que se llevará a cabo en Lima, Perú, del 24 al 27 de julio del presente año.

11. De igual manera, conscientes de la importancia de la consolidación del Mercado Común Andino para el desarrollo económico y social de la región, así como para el fortalecimiento de la posición de negociación de la CAN, particularmente en el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y con el MERCOSUR, el Consejo Consultivo Laboral Andino, en el marco de su IV Reunión Ordinaria realizada en Bogotá, los días 16 al 18 de mayo de 2001, exhortó a los países miembros para que aceleren el proceso de integración andino con el fin de cumplir los compromisos y plazos establecidos para la conformación del Mercado Común (**Adjunto 4**).

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

12. Esta Secretaría recibió de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) una comunicación en la cual se informa el trabajo que viene realizando dicha Asociación, resumido en las siguientes actividades:

- Reunión con expertos académicos para analizar e intercambiar ideas respecto al Estudio “Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur (DITIAS), el cual contiene informes sobre todos los modos de transporte. Este documento fue elaborado por la Secretaría General en el año 2000 y presentado en la Reunión de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Energía que tuvo lugar en Montevideo, Uruguay, los días 4 y 5 de diciembre de 2000 (www.aladi.org).
- Ampliación del estudio DITIAS a México y Cuba en los modos aéreos y marítimo.
- Elaboración de un programa de acciones concretas con relación a los servicios de transporte en los países miembros.
- Elaboración de un Sistema de Información sobre Transporte (SIT).

Asociación de Estados del Caribe (AEC)

13. Con fecha 13 de junio de 2001, esta Secretaría recibió una comunicación de la autoridad aeronáutica de Cuba informando que en la reunión del Grupo de Transporte Aéreo de la AEC celebrado en Trinidad y Tobago, del 3 al 5 de mayo de 2001, se continuó con el análisis de un acuerdo vinculante multilateral de transporte aéreo entre los Estados miembros y miembros asociados de la AEC.

14. En esta reunión se llegó a un consenso con relación a un grupo de artículos del mencionado acuerdo, quedando pendiente otro grupo que será analizado en la reunión del Comité Especial de Transporte que se celebrará del 18 al 20 de junio del presente año en Panamá.

15. Sobre este particular, mayor información será proporcionada por el delegado de Cuba durante la presente reunión.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

16. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información proporcionada, intercambiar criterios y adoptar las medidas que estime pertinente.

**Reunión de Ministros de Transportes del Hemisferio Occidental
Punta del Este, Uruguay, 15-16 de marzo de 2001**

DECLARACIÓN CONJUNTA

Preámbulo

Nosotros, los Ministros y autoridades responsables del Transporte de los países de la Cumbre de las Américas, reafirmamos nuestro compromiso a la cooperación y convergencia por medio del trabajo de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO), con el fin de asegurar el desarrollo constante de una red de transporte cada vez más integrada en el Hemisferio Occidental que apoye el comercio y el crecimiento económico y que sea segura, eficiente y ambientalmente sostenible. Nos comprometemos a luchar por alcanzar las metas sociales y económicas del proceso de la Cumbre de las Américas a través de la ITHO, prestando particular atención a las necesidades de los estados pequeños, estados islas y estados en desarrollo.

Reconocemos que los sistemas de transporte seguros, eficientes y menos contaminantes hacen una importante contribución a la calidad de vida de que goza la población de las Américas y que la calidad de nuestros sistemas de transporte juega un papel esencial en la facilitación del comercio, particularmente a la luz del crecimiento del comercio dentro de la región al que dará lugar el proceso actual de integración hemisférica.

Logros recientes

Notamos con satisfacción los logros alcanzados por la ITHO después de nuestra reunión en Nueva Orleans, EE.UU., en diciembre de 1998, cuando nos reunimos por primera vez bajo el auspicio del proceso de la Cumbre de las Américas. La ITHO ha hecho avances significativos con respecto a las diversas Áreas de Acción Prioritarias establecidas en Nueva Orleans, que incluían: un plan de acción para la integración; un sistema de estadísticas de transporte; un plan de respuesta a los desastres; un compendio de las mejores prácticas de seguridad y respuesta a incidentes; informes de mejores prácticas para la financiación de la infraestructura de transporte; seminarios para aumentar la capacitación; un mecanismo de intercambio de información sobre las tecnologías del transporte; y una conferencia sobre los impactos del efecto 2000 en los sistemas de transporte. Nos produce gran satisfacción ver que, a través de nuestra acción colectiva, se hayan aprobado las atribuciones del Comité Ejecutivo de la ITHO, creando de esa manera un marco administrativo oficial para nuestra cooperación. También expresamos nuestro sincero agradecimiento a la Organización de los Estados Americanos por haber creado un sitio web para el Comité Ejecutivo de la ITHO, que ayudará enormemente a hacer que nuestro trabajo se realice en la forma más eficiente, eficaz y al más bajo costo posible.

Con miras a hacer avanzar vigorosamente nuestra iniciativa del transporte hemisférico acordamos las siguientes directivas para nuestro trabajo futuro:

Cooperación institucional y el establecimiento de una red de conocimiento

Reconocemos los importantes esfuerzos que actualmente se realizan en las Américas para mejorar los sistemas de transporte de la región, y acordamos que el trabajo de la ITHO se basará, siempre que sea posible, en las iniciativas existentes en las cinco principales subregiones del hemisferio – la Comunidad Andina, el Caribe, el Sistema de Integración Centroamericano, MERCOSUR, y el área del Tratado de Libre Comercio de América del Norte – así como también las iniciativas de las organizaciones multilaterales para todo el hemisferio. En consecuencia y con referencia al Plan de Acción para la Integración del Transporte de las Américas, elaborado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Comité Ejecutivo de la ITHO promoverá y facilitará un incremento de la cooperación, convergencia e intercambio de información entre los grupos subregionales y organizaciones multilaterales, centrando su acción en la armonización de las normas de transporte, reglamentos y prácticas y el desarrollo de la capacidad humana e institucional.

Entendemos que el establecimiento de un sistema de estadísticas de transporte para las Américas por medio del proyecto de Sistema de Datos de Transporte del Hemisferio Occidental (SDTHO), desempeñará un papel clave en la creación de una red de conocimiento para el transporte de la región.

Con respecto al área de crítica importancia de la formación de capacidad humana, también instamos a que se efectúen intercambios de personal entre los países e instituciones de la ITHO, así como la creación y participación en programas de capacitación relacionados con el transporte y la difusión de información respecto a esos programas por vía del sitio web de la ITHO.

Mejoramiento de la seguridad en la región

Hacemos énfasis en que una de las principales prioridades de todos nuestros gobiernos y por lo tanto un elemento esencial del programa de trabajo de la ITHO es implementar normas de seguridad rigurosas en el transporte. Hacemos también énfasis en la importancia del desarrollo de recursos humanos capacitados y capacidades institucionales para garantizar la seguridad de los sistemas de transporte.

Reconocemos la importante labor que se está realizando ya en la región con respecto a la cooperación en el campo de la seguridad de la aviación, incluida la que llevan a cabo la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Mecanismo de Vigilancia Regional de CARICOM, el Grupo de Aviación de la Asociación de los Estados del Caribe, la Agencia Centroamericana de Seguridad de la Aviación (ACSA), la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Trilateral de Aviación de América del Norte (TAAN), entre otras, todas reconocidas por la OACI. Instamos a aumentar la cooperación y el intercambio de información entre los países e instituciones de las Américas, en apoyo de las normas y programas de la OACI. Asimismo, exhortamos a generar una mayor conciencia hemisférica sobre la prioridad que debe otorgarse a la seguridad aérea. A este último efecto, instruimos al Comité Ejecutivo para que, trabajando estrechamente con las instituciones arriba mencionadas, proponga, en el plazo más breve posible, un plan de acción con identificación de programas y fuentes de financiamiento, que permita mejorar las condiciones de seguridad aérea en la región.

El medio ambiente y el transporte en las Américas

Notamos la importancia de avanzar hacia una mayor sostenibilidad ambiental en la prestación de servicios de transporte así como en la infraestructura del transporte en las Américas y solicitamos que la ITHO examine los medios y arbitrios para promover esta meta. En particular, estamos conscientes del impacto que pueden tener los accidentes de transporte donde estén involucrados materiales peligrosos, especialmente en estados pequeños, estados islas y estados en desarrollo, así como el daño causado por malas prácticas de eliminación de desechos de algunos barcos de cruceros y otros operadores de embarcaciones. En consecuencia, alentamos fervientemente a las empresas marítimas y aéreas internacionales a cumplir plenamente las normas pertinentes elaboradas por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Además, solicitamos al Comité Ejecutivo que considere un mecanismo apropiado, incluyendo los recursos técnicos necesarios, para promover, entre los estados miembros de la ITHO, los objetivos de seguridad operacional, la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible en el contexto marítimo.

Respuesta a desastres y reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura

Lamentamos particularmente la trágica pérdida de vidas y la destrucción causada por los recientes terremotos en El Salvador. Reconociendo que una de las principales amenazas a la integridad de nuestros sistemas de transporte es la que imponen los desastres naturales, elogiamos la considerable labor realizada en este campo bajo la dirección de la Organización de los Estados Americanos, que trabajó con muchos países y organizaciones de la región e invitamos a la ITHO a compartir y discutir las lecciones aprendidas en esa labor, asegurando que el trabajo se amplíe y se divulgue en toda la región.

Conclusiones: Acercándonos más

A nosotros, los Ministros encargados del Transporte de los países de la Cumbre de las Américas, nos complace reafirmar nuestro decidido compromiso de acelerar el proceso de convergencia y cooperación por medio de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental, con su objetivo de garantizar el más elevado nivel de seguridad a la vez que desarrolla un sistema de transporte regional integrado que será de vital importancia para la consecución de los objetivos del proceso de la Cumbre de las Américas.

A fin de alcanzar estas metas, le encargamos al Comité Ejecutivo de la ITHO que promueva y facilite una mayor cooperación y el intercambio de información en el trabajo relacionado con el transporte de los diversos grupos subregionales y organizaciones multilaterales del hemisferio, particularmente con respecto a la armonización de normas, reglamentos y prácticas, y al desarrollo de recursos humanos capacitados y capacidades institucionales. Para ello, la ITHO debería enfocarse en la seguridad como una prioridad clave, esforzarse para lograr que los sistemas de transporte sean ambientalmente tan sanos como sea posible e intentar reducir la vulnerabilidad de la infraestructura a los desastres naturales.

Expresamos nuestra más sincera gratitud al Gobierno de la República Oriental del Uruguay por haber organizado este importante evento hemisférico, y agradecemos la generosa oferta de México para actuar como anfitrión de la próxima Reunión de Ministros de Transportes del Hemisferio Occidental en la primavera de 2003.

**Reunión del Comité Ejecutivo de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental
Punta del Este, Uruguay, 16 de Marzo de 2001**

ACTA DE DECISIONES

El Comité Ejecutivo de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) se reunió en Punta del Este, el 16 de marzo de 2001. Participaron en esta reunión representantes de Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Chile, Ecuador, Jamaica, Paraguay, Uruguay, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y la Organización de Estados Americanos (OEA); mientras que la *Asociación Latinoamericana de Integración Económica* (ALADI), la *Comisión Andina de Fomento* (CAF), el Secretariado de la *Comunidad Andina* (CAN), el Instituto de las Américas (IDA) y la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) participaron como observadores.

El único propósito de esta reunión era examinar el seguimiento por el Comité Ejecutivo del la ITHO, de las principales decisiones acordadas durante la Reunión de los Ministros de Transporte del Hemisferio Occidental, que había tenido lugar en el mismo sitio los días 15 y 16 de marzo de 2001. La siguiente Acta de Decisiones debería ser leída junto con la Declaración Conjunta de la Reunión de Ministros que también adjuntamos.

1. Cooperación institucional y el establecimiento de una red de conocimiento:

a. Cooperación Institucional

Los Ministros solicitaron que el Comité Ejecutivo estableciera un mecanismo para facilitar una mayor cooperación, convergencia e intercambio de información entre los grupos subregionales y organizaciones multilaterales de la región. En consecuencia, el Comité Ejecutivo consideró la propuesta presentada por la CEPAL en su documento, *Plan de Acción para la integración del transporte en las Américas*, que solicitaba establecer un grupo de trabajo compuesto de expertos de todas las Américas que se centraría en áreas de convergencia tales como la armonización de las normas, reglamentos y prácticas de transporte, así como también en el desarrollo de capacidad humana e institucional.

El Comité Ejecutivo, al observar ciertas reservas con respecto a la viabilidad de la tarea del grupo, acordó que, como paso inicial, todos los miembros de la ITHO, y también las organizaciones regionales pertinentes, fuesen invitadas a (a) presentar ideas sobre la composición de dicho grupo junto con (b) sugerencias sobre posibles áreas específicas de convergencia en las que el grupo propuesto podría concentrar sus esfuerzos.

Plazo: Se solicita que todos los miembros de la ITHO, así como también las organizaciones regionales pertinentes, presenten sus comentarios a la Presidencia del Comité Ejecutivo de la ITHO para el **1 de mayo de 2001**.

b. Rutas de intercambio comercial

El Comité Ejecutivo acordó que, según lo esbozado en su documento Plan de Acción, la CEPAL emprendiera estudios de casos de los servicios e infraestructura que juegan un papel clave en el comercio entre bloques subregionales en las Américas, con miras a identificar las mejores prácticas para asegurar el flujo eficiente de bienes y personas.

Plazo: Se solicita que la CEPAL presente a la Presidencia del Comité Ejecutivo una breve sinopsis del marco temporal dentro del cual se realizarán estos estudios.

c. Red de conocimiento

El Comité Ejecutivo acordó que la CEPAL, trabajando junto con el Instituto de las Américas y en consulta con organizaciones regionales tales como la Organización de Estados Americanos, perfeccione más su propuesta de desarrollo de una Red de Conocimiento de Transporte”, incluida la identificación de posibles fuentes de financiación y que someta de nuevo su propuesta finalizada al Comité Ejecutivo para estudio.

Plazo: Se solicita que la CEPAL presente a la Presidencia del Comité Ejecutivo una breve sinopsis del marco temporal dentro del cual elaborará esta propuesta

d. Crear capacidad humana

De acuerdo con las instrucciones de los Ministros con respecto a la promoción de intercambios y actividades de construcción de capacidad, el Comité Ejecutivo animó a todos los miembros de la ITHO a:

Aceptar y participar activamente en intercambios de personal, a fin de desarrollar recursos humanos calificados y capacidad institucional en la región; y

Presentar a la Presidencia información relativa a las actividades de construcción de capacidad en sus propios países u organizaciones, tales como la capacitación, de modo que puedan incluirse en el sitio web de la ITHO.

Plazo: El trabajo en este área se efectuará de **modo continuo**.

2. Mejoramiento de la seguridad en la región:

En la Declaración Conjunta de la reunión ministerial, los Ministros indicaron que la seguridad en todos los modos de transporte será un elemento esencial del programa de trabajo de la ITHO y, en particular, solicitaron una mayor concientización en el hemisferio de la prioridad que debería darse a la seguridad aérea. Los Ministros pidieron que el Comité Ejecutivo propusiera, lo más pronto posible, en colaboración con la OACI y con las organizaciones de seguridad aérea internacional y regionales reconocidas por la OACI, tales como el Mecanismo de Vigilancia Regional de CARICOM, el grupo de aviación de la Asociación de los Estados del Caribe, la Agencia Centroamericana de Seguridad de la Aviación, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) y la Trilateral de Aviación de América del Norte (TAAN), un plan de acción que permitirá un mejoramiento de las condiciones de seguridad aérea en la región, incluyendo la identificación de programas y fuentes de financiamiento.

El Comité Ejecutivo acordó que, como primera etapa en este proceso, la Presidencia del Comité Ejecutivo de la ITHO escribiera a las mencionadas organizaciones, enviándoles una copia de la Declaración Conjunta y solicitando su participación en el desarrollo del plan de acción.

Plazo: La Presidencia del Comité Ejecutivo escribirá a las organizaciones de aviación pertinentes antes del **1 de mayo de 2001**.

3. El medio ambiente y el transporte en las Américas:

Los Ministros solicitaron que la ITHO desarrollase un mecanismo apropiado, integrado por los recursos técnicos necesarios, para promover los objetivos de seguridad, protección medioambiental y desarrollo sostenible en el contexto marítimo.

El Comité Ejecutivo notó con agradecimiento la oferta de Jamaica para dirigir un grupo de expertos en este área y alienta a todos los países y organizaciones miembros de la ITHO a proponer un nombre principal de una persona contacto.

Plazo: Se pide a todos los miembros de la ITHO que envíen a Jamaica el nombre del representante contacto para trabajar en este área para el 1 de mayo de 2001.

4. Respuesta a desastres y reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura:

Durante la reunión Ministerial, la OEA presentó un documento titulado: “Mecanismos de asistencia a daños y reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte frente a los desastres naturales en América Central”. En su Declaración Conjunta, los Ministros alabaron el trabajo hecho por la OEA en este área y pidieron que las lecciones aprendidas de dicho trabajo fueran discutidas y compartidas y que el trabajo fuera difundido de modo apropiado.

El Comité Ejecutivo acordó que:

1. *la OAS remitiera su documento de trabajo “Mecanismos de asistencia a daños y reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte frente a los desastres naturales en América Central” a varios estados y organizaciones centroamericanas pertinentes para que pudieran revisarlo y emprender las acciones que crean apropiadas; para que el Secretario General de la OEA asistiera dichos estados y organizaciones en la medida de lo posible en esta revisión y plan de acción; y para que los países y organizaciones que reciben este documento de trabajo fueran invitados a informar sobre la implementación de sus recomendaciones.*
2. *solicitar que la OEA continúe su importante trabajo en este área mediante la preparación de un documento de trabajo, similar al creado para América Central, para los estados en desarrollo de las pequeñas islas del Caribe.*
3. *solicitar la participación activa de todos los miembros de la ITHO y las organizaciones regionales en este área de acción prioritaria y presentar los nombres de puntos específicos de contacto para coordinar la reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura a los desastres naturales.*
4. *solicitar que la OEA proporcione una lista de organizaciones capaces de participar en la realización de estudios de vulnerabilidad específica posible que pudieran efectuarse, por modo de transporte, por la varias subregiones distintas.*
5. *solicitar a la OEA, como parte del proceso de seguimiento de la Cumbre de las Américas, y recordando que el informe de Comité Interamericano para la Reducción de los Desastres Naturales (CIARDN) actualmente bajo examen por su Consejo Permanente, que colabore con el Comité Ejecutivo en la preparación de un informe anual sobre el estado y los logros del sector de transporte con respecto a la reducción de la vulnerabilidad de la infraestructura a los desastres naturales.*

Plazo: El plazo de trabajo en este área será establecido por la Organización de los Estados Americanos.

Ottawa, Canadá, 26 de marzo de 2001

TRADUCCION AUTENTICA
I-834b/00

12 de noviembre de 2000, 5:45 pm

**ACUERDO MULTILATERAL SOBRE LA LIBERALIZACION DEL
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL**

Las Partes en el presente Acuerdo (en adelante denominadas las Partes);

Deseando promover un sistema de aviación internacional basado en la competencia entre líneas aéreas en el mercado, con un mínimo de interferencia y reglamentación;

Deseando facilitar la expansión de oportunidades en el transporte aéreo internacional;

Reconociendo que la prestación de servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos incrementa el comercio, beneficia a los consumidores y promueve el crecimiento económico;

Reconociendo el aporte efectuado por el foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico para facilitar las negociaciones sobre la liberalización de los servicios aéreos;

Deseando hacer posible que las líneas aéreas ofrezcan a los usuarios y embarcadores una amplia gama de opciones de servicios y deseando estimular a las líneas aéreas a desarrollar e implementar precios innovadores y competitivos;

Deseando garantizar el más alto grado de seguridad en el transporte aéreo internacional y reafirmando su honda preocupación con respecto a actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves, los cuales ponen en riesgo la seguridad de personas o de la propiedad, afectan adversamente las operaciones de transporte aéreo y socavan la confianza del público en la seguridad de la aviación civil; y

Tomando nota de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1
Definiciones

Para los efectos del presente Acuerdo, a menos que se disponga de otro modo, el término:

1. "Acuerdo" significa este Acuerdo, su Anexo y Apéndice, y cualquier modificación a los mismos;
2. "Transporte aéreo" significa el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo por medio de aeronaves, sea en forma separada o combinada, por remuneración o arriendo;
3. "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye:

- a) Cualquier modificación que haya entrado en vigor en virtud del Artículo 94 a) de la Convención y haya sido ratificada por las Partes en el presente Acuerdo, y
 - b) Cualquier Anexo o modificación del mismo, adoptado en virtud del Artículo 90 de la Convención, en la medida en que tal Anexo o modificación se encuentre en vigor, en un momento dado, para todas las Partes en el presente Acuerdo;
- 4. "Línea aérea designada" significa una línea aérea designada y autorizada de conformidad con el Artículo 3 de este Acuerdo;
 - 5. "Costo total" significa el costo de prestar los servicios, e incluye un monto razonable por concepto de gastos generales administrativos;
 - 6. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo existente sobre el territorio de más de un Estado o una economía miembro del APEC señalados en el Apéndice del Anexo;
 - 7. "Precio" significa cualquier tarifa o cargo cobrados por las líneas aéreas - incluidos sus agentes - por el transporte aéreo de pasajeros, equipaje y/o carga (con exclusión del correo), incluido el transporte terrestre en conexión con el transporte aéreo internacional, si procediere, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dichas tarifas o cargos;
 - 8. "Escala para fines no comerciales" significa una escala para fines distintos de embarcar o desembarcar pasajeros, equipaje, carga y/o correo en el transporte aéreo;
 - 9. "Territorio" significa las extensiones territoriales bajo la soberanía, jurisdicción, autoridad, administración, protección o administración fiduciaria de una Parte y las aguas territoriales adyacentes a éstas; y
 - 10. "Cargos a los usuarios" significa los cargos impuestos a las líneas aéreas por la provisión de los servicios o instalaciones aeroportuarias, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluidos los servicios e instalaciones afines.

ARTICULO 2

Concesión de Derechos

- 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.
 - a. el derecho a volar a través de su territorio sin aterrizar;
 - b. el derecho a hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
 - c. el derecho, en conformidad con los términos de sus designaciones, a prestar servicios regulares y de fletamento de transporte aéreo internacional entre puntos de la siguiente ruta:
 - i. desde puntos anteriores al territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios a cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que hubiera concedido el derecho y más allá;
 - ii. para servicio o servicios exclusivamente de carga, entre el territorio de la Parte que hubiera concedido el derecho y cualquier punto o puntos; y

- d. los demás derechos que se especifican en este Acuerdo.
2. Cada línea aérea designada podrá, en cualquiera o la totalidad de sus vuelos y a su opción:
- a. operar vuelos en una o ambas direcciones;
 - b. combinar diferentes números de vuelo en la operación de una sola aeronave;
 - c. atender puntos anteriores, intermedios y más allá y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;
 - d. omitir escalas en cualquier punto o puntos;
 - e. transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;
 - f. servir puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;
 - g. realizar escalas en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
 - h. transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquier otra Parte; e
 - i. combinar tráfico en la misma aeronave, independiente de su punto de origen;

sin restricción direccional o geográfica y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud de este Acuerdo.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo se aplicarán siempre que, con excepción de los servicios exclusivamente de carga, el servicio se preste en un punto del territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea.
4. En cualquier segmento o segmentos de las rutas anteriores, cualquier línea aérea designada podrá realizar servicios de transporte aéreo internacional sin ningún tipo de limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves operadas, siempre que, con la excepción de los servicios de carga, en tráfico de salida, el transporte más allá de ese punto sea la continuación del transporte desde el territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea y, en tráfico de entrada, el transporte al territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea sea la continuación del transporte realizado más allá de ese punto.
5. Nada de lo estipulado en este Acuerdo se interpretará como que confiere a la línea o líneas aéreas de una Parte el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte pasajeros, equipaje, carga o correo, transportados mediante remuneración y destinados a otro punto del territorio de esa otra Parte.

ARTICULO 3

Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá derecho a designar cuantas líneas aéreas desee para operar servicios de transporte aéreo internacional de conformidad con este Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Tales designaciones se comunicarán, por escrito, a las Partes interesadas, por la vía diplomática u otros canales adecuados, y al Depositario.

2. Al recibo de dicha designación y de las solicitudes de la línea aérea designada, en la forma prescrita para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, cada Parte concederá las autorizaciones y permisos que correspondan, con el mínimo de demora administrativa, siempre que:
 - a. el control efectivo de esa línea aérea se encuentre en manos de la Parte que la hubiera designado, sus nacionales o ambos;
 - b. la línea aérea esté constituida y tenga su lugar principal de negocios en el territorio de la Parte que la hubiera designado;
 - c. la línea aérea esté calificada para cumplir las condiciones prescritas en las leyes, reglamentos y normas habitualmente aplicadas a la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que deba pronunciarse sobre la solicitud o solicitudes; y
 - d. la Parte que designe a la línea aérea cumpla con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).
3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2, las Partes no estarán obligadas a conceder autorizaciones y permisos a las líneas aéreas designadas por otra Parte si la Parte que recibe la designación determina que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales.
4. Las Partes que concedan autorizaciones de operación en virtud del párrafo 2 de este Artículo deberán notificar dicha acción al Depositario.
5. Ninguna de las estipulaciones de este Acuerdo se entenderá que afecta las leyes y reglamentos de una Parte en lo relativo a la propiedad y control de las líneas aéreas que designe. La aceptación de las designaciones por las otras Partes estará supeditada a los párrafos 2 y 3 de este Artículo.

ARTICULO 4

Revocación de Autorización

1. Las Partes podrán negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada de otra Parte si:
 - a. el control efectivo de esa línea aérea no estuviera en manos de la Parte que la haya designado, sus nacionales o ambos;
 - b. la primera Parte determinara que la propiedad sustancial de la línea aérea se encuentra en manos de sus nacionales;
 - c. la línea aérea no estuviera constituida o no tuviera su lugar principal de negocios en el territorio de la Parte que hubiera designado a la línea aérea;
 - d. la línea aérea no hubiere cumplido las leyes, reglamentos y normas mencionados en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) de este Acuerdo; o
 - e. la otra Parte no mantuviera y aplicara las normas estipuladas en el Artículo 6 (Seguridad).
2. Los derechos concedidos en este Artículo deberán ser ejercidos sólo después de consultar con la Parte que hubiera designado a la línea aérea, salvo que la inmediata adopción de medidas sea necesaria para prevenir nuevas infracciones de los incisos 1 d) o 1 e) de este Artículo.

3. Las Partes que hubieran ejercido su derecho a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación de una línea aérea o líneas aéreas de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo deberán dar el aviso respectivo al Depositario.
4. Este Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar la concesión de autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea o líneas aéreas de las demás Partes conforme al Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

ARTICULO 5 **Aplicación de las Leyes**

1. Las líneas aéreas designadas de una Parte deberán cumplir las leyes, reglamentos y normas de cualquier otra Parte relacionados con la operación y navegación de aeronaves mientras ingresen, permanezcan o abandonen el territorio de ésta última.
2. Las aeronaves de las líneas aéreas de una Parte, al ingresar al territorio de la otra Parte o al salir del mismo o mientras permanezcan en él, cumplirán por sí mismas o en nombre de los pasajeros, tripulantes y carga, con las leyes y reglamentos relacionados con el ingreso o salida de su territorio de dichos pasajeros, tripulantes o carga en aeronaves (incluidos los reglamentos relativos a ingreso, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena, o en el caso de correo, los reglamentos postales).
3. Respecto de la aplicación de sus reglamentos aduaneros, de inmigración y cuarentena, ninguna Parte dará un trato preferente a sus propias o cualquier otra línea aérea, en detrimento de las líneas aéreas designadas de las demás Partes que presten servicios similares de transporte aéreo internacional.
4. Los pasajeros, equipaje y carga en tránsito directo a través del territorio de cualquiera de las Partes que no abandonen el área del aeropuerto reservada para dichos fines no serán inspeccionados, salvo que ello fuere necesario por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, prevención de ingreso ilegal o circunstancias especiales.

ARTICULO 6 **Seguridad**

1. Para los fines de operar el transporte aéreo estipulado en este Acuerdo, cada Parte validará los certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias emitidas o validadas por las demás Partes y que se encuentren vigentes, siempre que los requisitos para obtener dichos certificados o licencias sean, al menos, iguales a las normas mínimas establecidas de conformidad con la Convención. Sin embargo, para los vuelos sobre su propio territorio, cada Parte podrá negarse a reconocer la validez de los certificados de competencia y licencias que cualquier otra Parte hubiera expedido o validado a sus nacionales.
2. Cada Parte podrá solicitar una Reunión de Consulta con otra de las Partes sobre las normas de seguridad aplicadas por esa otra Parte en lo relativo a las instalaciones aeronáuticas, tripulaciones aéreas, aeronaves y a la operación de las líneas aéreas designadas. Si después de celebrarse tales consultas la primera Parte estima que la otra Parte no mantiene ni aplica eficazmente normas y exigencias de seguridad en estas áreas que sean por lo menos iguales a las normas mínimas que se puedan establecer en virtud de la Convención, se notificará a la otra Parte sobre tal decisión y las medidas que se consideran necesarias para cumplir con dichas normas mínimas y la otra Parte deberá adoptar las acciones correctivas que procedan. Las Partes se reservan el derecho de negar, revocar, suspender, limitar o bien condicionar la autorización de operación o el permiso técnico de una línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte en caso de que la otra Parte no adopte las medidas correctivas dentro de un plazo razonable.

ARTICULO 7
Seguridad de la Aviación

1. Conforme a sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes ratifican que su mutua obligación de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita constituye parte integrante del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones derivados del derecho internacional, las Partes en particular actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, abierto a la firma en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, abierto a la firma en La Haya el 16 de diciembre de 1970; el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, abierto a la firma en Montreal el 23 de septiembre de 1971 y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Prestan Servicios a la Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Montreal el 24 de febrero de 1988.
2. Las Partes se prestarán, a requerimiento de una de ellas, toda la ayuda que sea necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de las aeronaves, pasajeros y tripulación y de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para hacer frente a cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.
3. Cada Parte, en sus relaciones con las otras Partes, actuará de conformidad con las normas sobre seguridad de la aviación y prácticas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional, denominadas Anexos a la Convención. Estas exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los operadores de aeronaves que tengan su lugar principal de negocios o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos situados en su territorio cumplan las normas sobre seguridad de la aviación aplicables.
4. Cada Parte deberá observar las disposiciones relativas a seguridad exigidas por las otras Partes para la entrada, salida y permanencia en sus territorios. Cada Parte deberá velar por que, en su territorio, se adopten las medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, tripulación, su equipaje y efectos personales, así como la carga y el suministro de a bordo de las aeronaves, antes y durante el embarque y desembarque de pasajeros o carga. Cada Parte dará, además, favorable acogida a la solicitud de cualquier otra Parte relativa a la adopción de medidas especiales de seguridad destinadas a afrontar una amenaza determinada.
5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente, facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas apropiadas con el objeto de poner término a dicho incidente o amenaza a la brevedad posible y en forma segura.
6. Cuando una de las Partes tenga motivos justificados para creer que otra Parte no se ajusta a las disposiciones de seguridad de la aviación contenidas en este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte podrán solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte. El hecho de no llegar a un acuerdo satisfactorio dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud constituirá causal para negar, revocar, suspender, limitar o condicionar las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una línea o líneas aéreas de la otra Parte. En caso de emergencia, las Partes podrán adoptar medidas provisionales antes de expirar el plazo de 15 días.
7. Las Partes que hubieran ejercido su derecho a negar, revocar, suspender, limitar o condicionar las autorizaciones de operación de una línea o líneas aéreas de conformidad con el párrafo 6 de este Artículo deberán notificar dicha acción al Depositario.

ARTICULO 8
Oportunidades Comerciales

1. Las líneas aéreas de las Partes tendrán derecho a:
 - a. establecer oficinas en el territorio de las demás Partes para promover y vender transporte aéreo;
 - b. vender transporte aéreo en el territorio de las demás Partes directamente y, a criterio de las líneas aéreas, a través de sus agentes. Las líneas aéreas tendrán derecho a vender dicho transporte y cualquier persona podrá comprarlo en moneda local o en moneda de libre convertibilidad;
 - c. convertir y remesar al territorio de su sede, si así lo solicita, los ingresos locales que excedan las sumas desembolsadas localmente. La conversión y remesa deberá autorizarse a la brevedad, sin ningún tipo de restricciones o impuestos, al tipo de cambio vigente aplicable a las transacciones y remesas a la fecha en que el transportador formule la solicitud inicial de remesa; y
 - d. pagar los gastos locales, incluida la compra de combustible, en el territorio de las otras Partes, en moneda local. Si así lo desearan, las líneas aéreas de cada Parte podrán pagar esos gastos en el territorio de las demás Partes en moneda de libre convertibilidad, conforme a las normas monetarias locales.
2. Las líneas aéreas designadas de cada Parte tendrán derecho a:
 - a. de conformidad con las leyes, reglamentos y normas de las otras Partes con respecto a ingreso, residencia y empleo, ingresar al territorio de las demás Partes, y mantener en él, personal ejecutivo, de ventas, técnico, operacional y otros especialistas requeridos para la prestación de servicios de transporte aéreo;
 - b. realizar su propio servicio en tierra en el territorio de las otras Partes ("self-handling") o, si lo prefiere, seleccionar a alguno de entre los agentes competidores para que les proporcione tales servicios, total o parcialmente. Estos derechos estarán sujetos sólo a restricciones físicas derivadas de consideraciones relativas a la seguridad aeroportuaria. En los casos en que tales consideraciones impidan los servicios propios en tierra, se ofrecerá el servicio, en igualdad de condiciones, a todas las líneas aéreas; los cobros correspondientes deberán basarse en los costos de los servicios prestados y tales servicios deberán ser comparables, en clase y calidad, a los servicios autónomos si la prestación de éstos fuere posible; y
 - c. al operar u ofrecer los servicios autorizados en las rutas acordadas, celebrar acuerdos de cooperación comercial, como fletamento parcial, códigos compartidos o acuerdos de arrendamiento, con:
 - i. una línea o líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
 - ii. una línea o líneas aéreas de cualquier Estado o una economía miembro del APEC mencionada en el Apéndice del Anexo que no sea parte en el presente Acuerdo; y
 - iii. empresas de transporte terrestre de cualquier Estado o economía miembro del APEC señalados en el Apéndice al Anexo;siempre que todos quienes participen en dichos acuerdos cuenten con la autorización correspondiente y cumplan los requisitos que se aplican a éstos.

3. No obstante cualquier otra disposición contenida en este Acuerdo, las líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga de las Partes estarán autorizados a emplear, sin restricción alguna y en conexión con el transporte aéreo internacional, transporte terrestre de carga hacia y desde cualquier punto dentro o fuera del territorio de las Partes, incluido el transporte desde y hacia los aeropuertos con servicios aduaneros e incluso, si procediere, el derecho a transportar carga bajo precinto aduanero, conforme a las leyes y reglamentos pertinentes. La referida carga, sea transportada por aire o por tierra, tendrá acceso a los trámites y servicios aduaneros en los aeropuertos. Las líneas aéreas podrán optar por realizar su propio transporte terrestre o contratar los servicios de otros transportistas terrestres, incluido el transporte terrestre operado por otras líneas aéreas y proveedores indirectos de transporte de carga aérea. Los servicios intermodales de carga podrán ser ofrecidos a un precio único, directo, por el transporte aéreo y terrestre combinados, siempre que los embarcadores no sean mal informados con respecto a dicho transporte.

ARTICULO 9

Derechos Aduaneros y Cargos

1. Al ingresar al territorio de una de las Partes, las aeronaves operadas en el transporte aéreo internacional por las líneas aéreas designadas de cualquier otra Parte, como asimismo su equipo regular, equipo en tierra, combustible, lubricantes, abastecimientos técnicos consumibles, piezas de repuesto (incluidos motores), provisiones de la aeronave (incluidos, entre otros, la comida, bebidas, licores, tabacos y otros productos para vender o para uso de los pasajeros, en cantidades limitadas, durante el vuelo) y otros objetos para uso exclusivo en conexión con la operación o servicio de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional estarán exentos, sobre la base de reciprocidad, de todas las restricciones a la importación, impuestos a los bienes y capital, derechos de aduana, derechos al consumo y derechos y cargos similares i) impuestos por las autoridades nacionales o centrales y ii) que no se basen en el costo de los servicios prestados, siempre que dicho equipo y provisiones permanezcan a bordo de la aeronave.
2. Los siguientes artículos estarán también exentos, sobre la base de reciprocidad, de los impuestos, gravámenes, derechos, honorarios y cargos mencionados en el párrafo 1 de este Artículo, con excepción de los cargos basados en el costo de los servicios prestados:
 - a) las provisiones de la aeronave introducidas o proporcionadas en el territorio de una de las Partes y embarcadas, dentro de límites razonables, para ser consumidas a bordo de aeronaves de las líneas aéreas de las otras Partes que se dediquen al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichas provisiones hayan de usarse en un tramo del viaje que se realice sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcadas;
 - b) el equipo en tierra y las piezas de repuesto (incluidos motores) introducidos en el territorio de una de las Partes con fines de servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves pertenecientes a líneas aéreas de las demás Partes que se usen en el transporte aéreo internacional;
 - c) los combustibles, lubricantes y abastecimientos técnicos consumibles introducidos o suministrados en el territorio de una de las Partes, para ser usados en aeronaves de líneas aéreas de las demás Partes dedicadas al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichos suministros hayan de usarse en un tramo del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcados; y
 - d) material promocional y publicitario introducido o suministrado en el territorio de una de las Partes y embarcado, dentro de límites razonables, con el fin de ser usado durante el viaje de salida de una aeronave de una línea aérea de las otras Partes dedicadas al transporte aéreo internacional, incluso cuando dichas provisiones hayan de usarse en un tramo del viaje realizado sobre el territorio de la Parte en que hubieran sido embarcadas.

3. Podrá exigirse que el equipo y suministros mencionados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo permanezcan bajo la supervisión o el control de las autoridades competentes.
4. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán, asimismo, cuando las líneas aéreas designadas de una Parte hayan contratado con otras líneas aéreas que igualmente gocen de dichas exenciones de otra Parte o Partes un préstamo o traspaso en el territorio de la otra Parte o Partes de los objetos especificados en los párrafos 1 y 2 de este Artículo.

Artículo 10 **Cargos a los usuarios**

1. Los cargos a los usuarios que puedan ser impuestos a las líneas aéreas de las demás Partes por los organismos o autoridades impositivos competentes de cada Parte deberán ser justos, razonables, no discriminatorios y equitativamente aplicados a las distintas categorías de usuarios. En todo caso, los cargos a los usuarios se aplicarán a las líneas aéreas de las demás Partes en términos no menos favorables que los términos más favorables de que goce cualquier otra línea aérea a la fecha en que se aplicaren.
2. Los cargos a los usuarios aplicados a las líneas aéreas de las demás Partes podrán reflejar, aunque no exceder, el costo total para las autoridades u organismos impositivos competentes de prestar los servicios e instalaciones de aeropuerto, entorno de aeropuerto, navegación aérea y seguridad de la aviación, en el aeropuerto o dentro del sistema de aeropuertos. Los cargos podrán incluir un retorno razonable sobre los activos, una vez deducida la depreciación. Las instalaciones y servicios gravados por estos cargos deberán ser proporcionados en forma eficiente y económica.
3. Cada Parte promoverá la celebración de consultas entre los organismos o autoridades impositivas competentes en su territorio y las líneas aéreas que utilicen los servicios e instalaciones y alentará a los organismos o autoridades impositivos competentes y a las líneas aéreas a intercambiar la información que sea necesaria para permitir un examen minucioso de la racionalidad de los cargos impuestos, conforme a los principios establecidos en los párrafos 1 y 2 de este Artículo. Cada Parte alentará a las autoridades impositivas competentes a otorgar a los usuarios aviso razonable de cualquier propuesta de modificación de los cargos a los usuarios, de modo de permitirles expresar su opinión antes de que éstas se efectúen.
4. En los procedimientos de solución de controversias de conformidad con el Artículo 14, no se considerará que una Parte haya contravenido alguna disposición de este Artículo, a menos que i) no emprenda en un plazo prudencial el examen del gravamen o de la práctica objeto de la queja de la otra Parte o que ii) con posterioridad a dicho examen, no adopte todas las medidas que estén a su alcance para subsanar cualquier cargo o práctica que sea incompatible con este Artículo.

Artículo 11 **Competencia Leal**

1. Cada Parte otorgará una oportunidad justa y equitativa para que las líneas aéreas designadas de todas las Partes compitan en la prestación de servicios de transporte aéreo internacional regidos por este Acuerdo.
2. Cada Parte permitirá que las líneas aéreas designadas determinen la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrezcan, basándose en consideraciones comerciales del mercado. Acorde con este derecho, ninguna de las Partes actuará de modo de limitar el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas de las demás Partes, salvo que ello fuere necesario por razones de índole aduanera, técnica, operacional o ambiental, en condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 de la Convención.

3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de la otra Parte un requisito de opción preferente, una relación de distribución del tráfico, compensación por no presentar objeción o cualquier otra exigencia con respecto a capacidad, frecuencia o tráfico.
4. Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de las demás Partes que presenten, para su aprobación, itinerarios, programas de vuelos de fletamento o planes operacionales, salvo los que se requieran en base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes contempladas en el párrafo 2 de este Artículo. Si alguna de las Partes exige dicha presentación a objeto de aplicar las condiciones contempladas en el párrafo 2 de este Artículo o bien con fines informativos, deberá minimizar la carga administrativa que entrañan las exigencias y procedimientos de presentación de información para los intermediarios de transporte aéreo y las líneas aéreas designadas de las demás Partes.
5. Supeditado a las disposiciones de este Acuerdo, ninguna de las Partes podrá aplicar sus leyes, reglamentos y normas con el objeto de restringir la operación o venta de transporte aéreo internacional de fletamento contemplado en este Acuerdo, salvo que las Partes pudieran exigir el cumplimiento de sus propios requisitos con respecto a la protección de los fondos de pasajeros de vuelos fletados y derechos de cancelación y reembolso de fondos de tales pasajeros.
6. De conformidad con el párrafo 1 de este Artículo, las líneas aéreas de cada Parte tendrán derecho a comercializar sus servicios, en forma justa y no discriminatoria, mediante los sistemas computarizados de reservas (CRS) empleados por las agencias o compañías de viaje en el territorio de las Partes. Además, los proveedores de CRS de cada Parte que no infrinjan las normas relativas a CRS, si las hubiere, aplicables en el territorio de las Partes en que operen, tendrán derecho a acceder al mercado en términos no discriminatorios, efectivos y sin restricciones y a mantener, operar y, con entera libertad, poner sus CRS a disposición de las agencias o compañías de viaje en el territorio de las Partes. En especial, si cualquier línea aérea de las Partes opta por participar en un CRS ofrecido a los agentes o compañías de viaje en el territorio de otra Parte, esa línea aérea participará en los CRS de esa otra Parte operados en el territorio en que se hubiera constituido, en forma tan plena como podría participar en cualquier CRS en el territorio de esa otra Parte, a menos que pueda demostrar que los derechos aplicados por ese CRS por participar en el territorio de su constitución no son comercialmente razonables (los derechos se presumen comercialmente razonables si los derechos cobrados por cualquier otro CRS utilizado por las agencias o compañías de viaje a la línea aérea por participar en el territorio de su constitución fueren iguales o superiores a los cobrados por el CRS de la otra Parte por esa participación). Las líneas aéreas y los proveedores de CRS de una de las Partes no deberán discriminar en contra de agencias o compañías de viaje ubicadas en el territorio de esa Parte debido al uso que hagan de un CRS de la otra Parte.

ARTICULO 12

Fijación de Precios

Los precios del transporte aéreo internacional operado conforme a este Acuerdo no estarán supeditados a la aprobación de ninguna de las Partes, y no deberán ser registrados ante ninguna Parte, estipulándose que una Parte podrá exigir su registro para fines informativos, por el tiempo que las leyes de esa Parte así lo exijan.

ARTICULO 13

Consultas

Cada Parte tendrá derecho a solicitar la celebración de consultas con una o más Partes relacionadas con la implementación o aplicación de este Acuerdo. Salvo otro acuerdo, las consultas se iniciarán a la brevedad posible, pero en una fecha no posterior a 60 días desde la fecha en que la otra Parte o Partes hubieran recibido, por la vía diplomática u otros canales adecuados, una solicitud por escrito que incluya la explicación de los temas a tratar. Una vez acordada la fecha de consultas, la Parte requirente notificará a las demás Partes sobre las consultas y temas a tratar. Cualquiera de las Partes podrá asistir, sujeto al consentimiento de las Partes involucradas en las consultas.

Luego del término de las consultas, se deberá notificar su resultado a todas las Partes.

ARTICULO 14
Solución de Controversias

1. Cualquier controversia relacionada con este Acuerdo que no fuere resuelta en una primera ronda de consultas podrá, por acuerdo de las Partes interesadas, ser sometida a la decisión de alguna persona o institución. Si las Partes interesadas no llegaren a acuerdo, la controversia – a solicitud de una de las Partes – podrá ser sometida a arbitraje con respecto a otra Parte de conformidad con el procedimiento que se describe a continuación. La Parte que someta la controversia a arbitraje deberá notificar la controversia a las demás Partes al mismo tiempo que presente la solicitud de arbitraje.
2. El arbitraje deberá llevarse a efecto ante un tribunal compuesto por tres árbitros, que se constituirá de la siguiente manera:
 - a. Dentro de 30 días desde la fecha de recibo de la solicitud de arbitraje, cada Parte en la controversia deberá nombrar a un árbitro. Dentro de sesenta (60) días desde la designación de los dos árbitros, las Partes en la controversia designarán, por acuerdo mutuo, a un tercer árbitro, que actuará como Presidente del Tribunal Arbitral;
 - b. Si alguna de las Partes no designare a un árbitro o si el tercer árbitro no se nombrare de acuerdo con el inciso a) de este párrafo, cualquiera de las Partes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que designe al árbitro o árbitros necesarios dentro de 30 días. Si el Presidente del Consejo tuviere la misma nacionalidad de una de las Partes, hará el nombramiento el más antiguo Vicepresidente que no estuviere inhabilitado por la misma causa.
3. Salvo que las Partes en conflicto acuerden algo distinto, el tribunal arbitral determinará los límites de su jurisdicción conforme a este Acuerdo y establecerá sus propias reglas de procedimiento. Una vez constituido, el tribunal podrá recomendar la adopción de medidas provisionales mientras no se dicte sentencia definitiva. A instancias del tribunal o a solicitud de cualquiera de las Partes en conflicto, en la fecha que fije el tribunal, la cual en ningún caso podrá ser posterior a los 15 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro, se celebrará una reunión para tratar las cuestiones concretas del arbitraje y el procedimiento específico que se deberá seguir. Si las partes en conflicto no pudieren llegar a acuerdo a este respecto, el tribunal determinará cuestiones concretas objeto de arbitraje y el procedimiento a seguir.
4. Salvo que las Partes en conflicto decidan algo distinto o a instancias del tribunal, la Parte demandante presentará un memorándum dentro de los 45 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro. La contestación de la Parte demandada deberá evacuarse en un plazo de 60 días luego de que la parte demandante presente su memorándum. La Parte demandante podrá replicar dentro de los 30 días siguientes a la presentación realizada por la Parte demandada y ésta última podrá presentar la réplica en un plazo de 30 días a contar de la presentación de la réplica. El tribunal deberá celebrar una audiencia a solicitud de cualquiera de las Partes o de oficio dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que deban presentarse los últimos escritos.
5. El tribunal procurará dictar sentencia dentro de los 30 días siguientes al término de la audiencia o, si ésta no se llevare a efecto, de la fecha en que se haya evacuado el último escrito. La sentencia deberá dictarse por voto mayoritario.
6. Las Partes en la controversia podrán requerir aclaraciones de la sentencia dentro de los 15 días siguientes a su dictación y tales aclaraciones deberán ser emitidas dentro de los 15 días siguientes a la solicitud.

7. En caso de que la controversia involucrare a más de dos Partes, en el procedimiento descrito en este Artículo podrán participar varias Partes, en uno o ambos lados. El procedimiento señalado en este Artículo se aplicará con las siguientes excepciones:
 - a. con respecto al párrafo 2a), las Partes de cada lado nombrarán a un árbitro conjunto;
 - b. con respecto al párrafo 2b), si las Partes de un lado no nombraren a un árbitro en el plazo estipulado, la Parte o Partes del otro lado podrán recurrir al procedimiento señalado en el párrafo 2b) con el objeto de obtener el nombramiento de un árbitro;
 - c. Con respecto a los párrafos 3, 4 y 6, cada una de las Partes de cualquier lado en la controversia tendrá derecho a tomar la acción aplicada a una Parte.
8. Cualquier otra Parte que se vea directamente afectada por la controversia tendrá derecho a intervenir en el proceso, en las siguientes condiciones:
 - a. La Parte que desee intervenir deberá presentar la declaración correspondiente al tribunal arbitral en una fecha no posterior a 10 días luego del nombramiento del tercer árbitro;
 - b. El tribunal arbitral notificará a las Partes en conflicto cualquier declaración presentada y éstas tendrán, cada una, 30 días desde la fecha de envío de la notificación para someter al tribunal cualquier objeción a la intervención descrita en este párrafo. El tribunal decidirá si permite la intervención dentro de los 15 días siguientes al vencimiento del plazo para presentar objeciones;
 - c. Si el tribunal arbitral decide permitir la intervención, la Parte interviniente deberá enviar el aviso respectivo a las demás Partes en el presente Acuerdo y el tribunal arbitral deberá adoptar las medidas necesarias para poner los documentos de la causa a disposición de la Parte interviniente, quien podrá presentar escritos, del tipo y dentro del plazo que establezca el tribunal arbitral, conforme al calendario señalado en el párrafo 4 de este Artículo - siempre que fuere posible - y podrá participar en cualquier proceso ulterior; y
 - d. La decisión del tribunal arbitral también será obligatoria para la Parte interviniente.
9. Todas las Partes en conflicto, incluidas las Partes intervinientes, deberán - en la medida que fuere compatible con su legislación - dar pleno efecto a la sentencia o fallo del tribunal arbitral.
10. El tribunal arbitral remitirá copias de su sentencia o fallo a las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. El tribunal arbitral proporcionará al Depositario copia de la sentencia o fallo, siempre que se otorgue tratamiento adecuado a la información comercial confidencial.
11. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, serán solventados en partes iguales por todas las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. Los gastos en que hubiera incurrido el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional en conexión con los procedimientos del párrafo 2b) de este Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.

ARTICULO 15

Relación con otros Acuerdos

Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo entre una y cualquier otra Parte, cualquier acuerdo bilateral de transporte aéreo que exista entre ellos a la fecha de entrada en vigor quedará suspendido y permanecerá suspendido mientras este Acuerdo continúe vigente entre ellos.

ARTICULO 16
Relación con el Anexo

El Anexo es parte integrante de este Acuerdo y, salvo disposición expresa en contrario, cualquier referencia a este Acuerdo incluye una referencia al Anexo correspondiente.

ARTICULO 17
Modificaciones

1. Cualquiera de las Partes podrá proponer modificaciones al Acuerdo enviando la respectiva propuesta al Depositario. Al recibo de ésta, el Depositario deberá enviar la propuesta a las demás Partes mediante la vía diplomática u otros canales adecuados.
2. El Acuerdo podrá ser modificado de conformidad con el siguiente procedimiento:
 - a. Si fuere acordado por al menos la mayoría absoluta de las Partes a la fecha en que se presente la propuesta, se realizarán negociaciones para analizarla.
 - b. Salvo que se acordare otra cosa, la Parte que proponga las modificaciones deberá ser país sede de las negociaciones, las que se iniciarán en una fecha no posterior a los 90 días siguientes al acuerdo de realizar negociaciones. Todas las Partes podrán participar en éstas.
 - c. Si la modificación fuere adoptada, al menos, por la mayoría absoluta de las Partes que asistan a las negociaciones, el Depositario preparará y remitirá a las Partes, para su aceptación, copia legalizada de las modificaciones.
 - d. Las modificaciones entrarán en vigor, entre las Partes que las hubieran aceptado, 30 días después de la fecha en que el Depositario hubiera recibido notificación por escrito de la aceptación de éstas por parte de una mayoría absoluta de las Partes.
 - e. Luego de que las modificaciones entraren en vigencia, éstas entrarán en vigor para cualquier otra Parte 30 días después de la fecha en que el Depositario reciba notificación por escrito de la aceptación de dicha Parte.
3. En lugar del procedimiento señalado en el párrafo 2, el Acuerdo podrá ser modificado conforme al siguiente procedimiento:
 - a. Si, a la fecha de proponerse las modificaciones, todas las Partes dieron aviso por escrito a la Parte que las propusiere - sea por la vía diplomática o por otros canales adecuados - de que consienten en su adopción, dicha Parte deberá enviar el aviso correspondiente al Depositario, quien, luego de ello, deberá preparar y remitir, para su aceptación, copia legalizada de dichas modificaciones a todas las Partes.
 - b. Las modificaciones adoptadas de esta forma entrarán en vigor para todas las Partes 30 días después de la fecha en que el Depositario hubiera recibido un aviso por escrito de aceptación de todas las Partes.

ARTICULO 18
Denuncia

Las Partes podrán denunciar este Acuerdo dando aviso por escrito de denuncia al Depositario. La denuncia se hará efectiva 12 meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que las Partes retiren su aviso mediante comunicación por escrito enviada al Depositario antes de vencer el plazo de 12 meses.

ARTICULO 19
Responsabilidades del Depositario

1. El original de este Acuerdo será depositado ante el Gobierno de Nueva Zelandia, a quien en este acto se designa Depositario del Acuerdo.
2. El Depositario enviará copias legalizadas de este Acuerdo y de cualesquiera modificaciones o protocolos a todos los Estados signatarios y adherentes y a todas las economías miembro del APEC que hayan acordado obligarse por este Acuerdo de conformidad con su Anexo.
3. El Depositario notificará a todos los Estados signatarios y adherentes y a todas las economías miembro del APEC que hubieren acordado obligarse por este Acuerdo de conformidad con el Anexo:
 - a. Las expresiones de voluntad de obligarse por este Acuerdo y cualquier modificación adoptada conforme a los Artículos 20 y 17, y los instrumentos de las economías miembro del APEC en que se indique su voluntad de obligarse por este Acuerdo de conformidad con el Anexo o su aceptación de las modificaciones efectuadas conforme al Artículo 17;
 - b. Las fechas en que el Acuerdo entrare en vigencia de conformidad con el Artículo 20, párrafos 2, 3 y 6; y las fechas respectivas en que los derechos y obligaciones descritos en el párrafo 2 del Anexo entren en vigencia luego de que las economías miembro del APEC depositen el instrumento respectivo conforme al párrafo 1 del Anexo;
 - c. Las notificaciones relativas a la no aplicación del Acuerdo recibidas conforme al Artículo 20, párrafo 5;
 - d. Cualquier notificación de denuncia recibida conforme al Artículo 18;
 - e. La convocatoria a negociaciones con el fin de analizar modificaciones conforme al Artículo 17, párrafo 2a);
 - f. Las fechas en que las modificaciones entran en vigencia conforme al Artículo 17, párrafos 2d), 2e) y 3b); y
 - g. Las notificaciones recibidas conforme al Artículo 4, párrafo 3, y Artículo 7, párrafo 7.
4. Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia legalizada de este Acuerdo para fines de registro y publicación conforme al Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 de la Convención. El Depositario deberá, asimismo, enviar copias legalizadas de cualquier modificación que entrare en vigor.
5. El Depositario deberá mantener un registro centralizado de designaciones de líneas aéreas y autorizaciones de operación, conforme al Artículo 3, párrafos 1 y 4, de este Acuerdo.
6. El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de cualquier sentencia o fallo arbitral emitido conforme al Artículo 14 de este Acuerdo.

ARTICULO 20
Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo estará abierto a la firma de Brunei Darussalam, Chile, Nueva Zelandia, Singapur y los Estados Unidos de América.

2. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha en que cuatro de los Estados mencionados en el párrafo 1 de este Artículo lo hubieran firmado, sin estar sujetos a ratificación, aceptación o aprobación, o en que hayan entregado al Depositario un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación. Los signatarios de este Acuerdo podrán autorizar servicios compatibles con los términos del presente Acuerdo una vez que lo hubieran suscrito y mientras no entrare en vigor en todos los Estados señalados en el párrafo 1 de este Artículo.
3. Luego de que este Acuerdo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo, entrará en vigencia en cualquier signatario restante en la fecha en que el Depositario reciba el instrumento de ratificación, aceptación o aprobación respectivo.
4. Luego de que este Acuerdo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo, cualquier Estado que sea Parte en los convenios sobre seguridad de la aviación señalados en el Artículo 7, párrafo 1, podrá adherirse a este Acuerdo entregando al Depositario el instrumento de adhesión respectivo.
5. El presente Acuerdo no se aplicará entre un Estado adherente o una economía miembro del APEC que acepte obligarse por este Acuerdo conforme al Anexo y cualquier Parte en este Acuerdo o economía miembro del APEC que - dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que el Depositario notifique a las Partes el depósito del instrumento de adhesión o instrumento que indique la voluntad de obligarse por el Acuerdo - notifique por escrito al Depositario que el Acuerdo no se aplicará entre dicha Parte o economía miembro del APEC y el Estado adherente o la economía miembro del APEC. Cualquier signatario que exprese su voluntad de obligarse por el Acuerdo luego de que éste hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 2 de este Artículo podrá, al manifestar su consentimiento, notificar por escrito al Depositario que el Acuerdo no se aplicará entre dicho signatario y cualquier Estado que se adhiera al Acuerdo o cualquier economía miembro del APEC que acordare obligarse por el Acuerdo conforme al Anexo, antes de que el Acuerdo hubiera entrado en vigor para dicho signatario.
6. El presente Acuerdo entrará en vigor entre el Estado adherente y las Partes - con excepción de aquellas que conforme al párrafo 5 de este Artículo hubieran notificado al Depositario la no aplicación del Acuerdo - 30 días después de expirar el plazo de 90 días señalado en el párrafo 5 de este Artículo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

HECHO EN, a ... de, 200..., en los idiomas inglés, español y malayo, siendo todos los textos igualmente auténticos. En caso de divergencia entre los textos en los tres idiomas, prevalecerá el texto en idioma inglés.

ANEXO

1. Luego de la entrada en vigencia de este Acuerdo, cualquier economía miembro del foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (“economía miembro del APEC”) mencionada en el apéndice de este Anexo podrá, mediante instrumento enviado al Depositario, aceptar obligarse por este Acuerdo si se cumplen los siguientes criterios:
 - a. si no se pudiere adherir a éste en virtud del Artículo 20 del Acuerdo; y
 - b. si aceptare obligarse por los convenios sobre seguridad de la aviación señalados en el Artículo 7, párrafo 1, de este Acuerdo u otros convenios que se apliquen a dicha economía.
2. Cualquier economía miembro del APEC que acepte obligarse por este Acuerdo conforme al párrafo 1 tendrá, en sus relaciones con las demás Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Acuerdo conforme a la notificación de no aplicación del Acuerdo mencionada en el Artículo 20, párrafo 5) todos los derechos y obligaciones otorgados a las Partes en virtud de este Acuerdo. Las Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Acuerdo conforme a la notificación de no aplicación del Acuerdo señalada en el Artículo 20, párrafo 5) tendrán, en las relaciones con esa economía miembro del APEC, todos los derechos y obligaciones estipulados en el Acuerdo con respecto a las Partes. Los derechos y obligaciones descritos en este párrafo surtirán efecto 30 días después del vencimiento del período de 90 días mencionado en el párrafo 5 del Artículo 20.

APÉNDICE

Australia
Brunei Darussalam
Canadá
Corea
Chile
Estados Unidos
Filipinas
Indonesia
Japón
Malasia
México
Nueva Zelandia
Papúa Nueva Guinea
Perú
Región Administrativa Especial de Hong Kong
República Popular China
Rusia
Singapur
Tailandia
Taipei Chino
Vietnam

**PROTOCOLO DEL ACUERDO MULTILATERAL SOBRE LA LIBERALIZACION
DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL**

Las Partes en el presente Protocolo (en adelante “las Partes”);

Siendo Partes en el Acuerdo Multilateral sobre la Liberalización del Transporte Aéreo Internacional (en adelante “el Acuerdo”);

Deseando crear oportunidades para un mayor crecimiento del transporte aéreo internacional, adicionales a las mencionadas en el Acuerdo;

Han convenido en lo siguiente:

ARTICULO 1
Relación con el Acuerdo

1. Entre las Partes en el presente Protocolo, las disposiciones de éste serán parte integrante del Acuerdo.
2. Si una Parte en el Protocolo ejerciere su derecho conforme al párrafo 5 del Artículo 20 del Acuerdo de no aplicar el Acuerdo entre dicha Parte y un Estado o economía miembro del APEC que acuerde obligarse por el Acuerdo de conformidad con el Anexo de éste, el Protocolo tampoco se aplicará entre esa Parte y el Estado o economía miembro del APEC.

ARTICULO 2
Concesión de Derechos

Además de los derechos concedidos en los párrafos 1 y 2 del Artículo 2 del Acuerdo, y no obstante los párrafos 3, 4 y 5 del Artículo 2 del Acuerdo, cada Parte concede a las demás Partes los derechos para las líneas aéreas designadas por las otras Partes en conformidad con el Artículo 3 del Acuerdo, para prestar de acuerdo con los términos de sus designaciones:

- a. servicios regulares y de fletamento de transporte aéreo internacional de pasajeros y servicios combinados, entre el territorio de la Parte que concede el derecho y cualquier punto o puntos; y
- b. servicios regulares y de fletamento de transporte aéreo internacional entre puntos en el territorio de la Parte que concede el derecho.

ARTICULO 3
Suscripción, ratificación y adhesión

1. El presente Protocolo estará abierto a la firma de cualquier signatario del Acuerdo desde el hasta que el Protocolo entre en vigor.
2. Cualquier Estado que hubiera firmado el Acuerdo podrá manifestar su voluntad de obligarse por este Protocolo mediante su suscripción, no sujeta a ratificación, aceptación o aprobación; o mediante depósito de un instrumento de ratificación, aceptación o aprobación, *estipulándose que* los Estados no adoptarán dicha medida a menos que ya hubieran manifestado su voluntad de obligarse por el Acuerdo.
3. Luego de que este Protocolo entre en vigor, estará abierto a la adhesión de cualquier Parte del Acuerdo. Las economías miembro del APEC que hubieran aceptado obligarse por el Acuerdo de conformidad con el Anexo del Acuerdo podrán, mediante instrumento enviado al Depositario, aceptar obligarse por este Protocolo.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán ante el Depositario. El Depositario deberá, a la brevedad, notificar a las Partes del Acuerdo y a todas las economías miembro del APEC que hubieran acordado obligarse por el Acuerdo conforme al Anexo del Acuerdo, el recibo de tales expresiones de aceptación y el recibo de instrumentos de las economías miembro del APEC conforme al párrafo 3 de este Artículo.
5. Cualquiera de las Partes del Acuerdo, al manifestar su voluntad de obligarse por este Protocolo, podrá efectuar reservas con respecto a los derechos concedidos en el párrafo b) del Artículo 2 del Protocolo. Cualquier economía miembro del APEC, al indicar su conformidad de obligarse conforme al párrafo 3 de este Artículo, podrá indicar por escrito que no acepta obligarse por el párrafo b), Artículo 2, del Protocolo.
6. Si, conforme al párrafo 5 de este Artículo, un Estado hiciere una reserva o una economía miembro del APEC indicare que no acepta obligarse por el párrafo b) del Artículo 2, cualquier Parte en el presente Protocolo o cualquier economía miembro del APEC que hubiere acordado obligarse por este Protocolo y que no hubiere efectuado esa reserva o indicación, podrá - sea manifestando su voluntad de obligarse o acordando obligarse de otra forma, o bien dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que el Depositario hubiera notificado a las Partes dicha reserva o indicación - notificar al Depositario que:
 - a. la reserva o indicación será aplicada recíprocamente por esa Parte o economía miembro del APEC en sus relaciones con el Estado que hubiera hecho la reserva o la economía miembro del APEC que hubiera efectuado la indicación; o
 - b. el Protocolo no se aplicará entre esa Parte o economía miembro del APEC y el Estado que hubiere formulado la reserva o la economía miembro del APEC que hubiere hecho esa indicación.

ARTICULO 4

Entrada en vigor

1. El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha en que el Acuerdo entre en vigor o en la fecha en que dos signatarios del Acuerdo hayan expresado su voluntad de obligarse conforme al párrafo 2 del Artículo 3, cualquiera que fuere posterior.
2. Con respecto a cualquier signatario de este Protocolo que exprese su voluntad de obligarse conforme al párrafo 2 del Artículo 3 luego de que el presente Protocolo hubiera entrado en vigor conforme al párrafo 1 de este Artículo, el presente Protocolo entrará en vigor en la fecha en que ese signatario expresare su consentimiento.
3. El presente Protocolo no se aplicará entre cualquier Estado que hubiere hecho una reserva conforme al párrafo 5 del Artículo 3 de este Protocolo o cualquier economía miembro del APEC que hubiera indicado que no está de acuerdo en obligarse por el párrafo b) del Artículo 2, y cualquier Parte o economía miembro del APEC que hubiera notificado al Depositario la no aplicación del Protocolo conforme al párrafo 6b) del Artículo 3 de este Protocolo.
4. El presente Protocolo no se aplicará entre cualquier Estado que se adhiera a éste o cualquier economía miembro del APEC que acuerde obligarse por este Protocolo y cualquier Parte o economía miembro del APEC que - dentro de los 90 días siguientes a la fecha en que el Depositario notifique a las demás Partes el depósito de un instrumento de adhesión u otro instrumento que indique la voluntad de obligarse por éste - notifique al Depositario por escrito que el Protocolo no se aplicará entre esa Parte o economía miembro del APEC y ese Estado adherente o economía miembro del APEC.

5. El presente Protocolo entrará en vigor entre el Estado adherente y todas las demás Partes - con excepción de aquellas que, conforme al párrafo 4 de este Artículo o el párrafo 6b) del Artículo 3 de este Protocolo, hubieran notificado al Depositario la no aplicación de éste - 30 días después de vencer el período de 90 días mencionado en el párrafo 4 de este Artículo o el párrafo 6 del Artículo 3.
6. Cualquier economía miembro del APEC que acuerde obligarse por este Protocolo conforme a lo estipulado en el párrafo 3 del Artículo 3 de este Protocolo tendrá, en sus relaciones con las demás Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Protocolo conforme a la notificación de no aplicación del Protocolo señalada en el Artículo 3, párrafo 6b), o el párrafo 4 de este Artículo) todos los derechos y obligaciones otorgados a las Partes en virtud de este Protocolo. Las Partes (con excepción de aquellas a las que no se aplique el Protocolo conforme a la notificación de no aplicación del Protocolo señalada en el Artículo 3, párrafo 6b, o en el párrafo 4 de este Artículo) tendrán, en sus relaciones con esa economía miembro del APEC, todos los derechos y obligaciones otorgados a las Partes en virtud de este Protocolo. Los derechos y obligaciones descritos en este párrafo surtirán efecto 30 días después del vencimiento del período de 90 días mencionado en el párrafo 6 del Artículo 3 y el párrafo 4 de este Artículo.

ARTICULO 5

Denuncia

1. Las Partes podrán denunciar este Protocolo dando aviso por escrito de denuncia al Depositario, quien deberá informar a la brevedad a las Partes en el Acuerdo la fecha de recibo de ese aviso. La denuncia surtirá efecto 12 meses después de que el Depositario hubiera recibido el aviso, a menos que la Parte retire su aviso mediante comunicación por escrito enviada al Depositario antes del término del plazo de 12 meses.
2. Se entenderá que cualquier Parte que denuncie el Acuerdo denuncia también este Protocolo.

ARTICULO 6

Modificaciones

El presente Protocolo podrá ser modificado en cualquier momento, conforme a los procedimientos establecidos en el Artículo 16 del Acuerdo, estipulándose que, para los efectos de este Artículo, toda referencia a las Partes en el Artículo 16 del Acuerdo constituirá una referencia a las Partes en el Protocolo y que ninguna modificación del Protocolo entrará en vigor hasta que el Depositario reciba las notificaciones por escrito de aceptación de cada una de las Partes de este Protocolo.

ARTICULO 7

Responsabilidades del Depositario

1. El original de este Protocolo se depositará ante el Gobierno de Nueva Zelandia, quien notificará a todos los signatarios del Acuerdo y a todos los Estados adherentes y economías miembro del APEC que hubieren acordado obligarse por este Acuerdo de conformidad con el Anexo del Acuerdo:
 - a. Las expresiones de voluntad de obligarse por este Acuerdo y cualquier modificación adoptada conforme al Artículo 3, párrafos 2 y 4, y Artículo 6 y los instrumentos de las economías miembro del APEC en que se indique su voluntad de obligarse por este Protocolo de conformidad con el párrafo 3 del Artículo 3 o su aceptación de las modificaciones efectuadas conforme al Artículo 6;
 - b. Las fechas en que el Protocolo entrare en vigencia de conformidad con los párrafos 1, 2 y 5 del Artículo 4 y las fechas respectivas en que los derechos y obligaciones descritos en el párrafo 6 del Artículo 4 entren en vigencia luego de que las economías miembro del APEC depositen el instrumento respectivo conforme al párrafo 3 del Artículo 3;

- c. Las reservas e indicaciones por escrito sobre el párrafo b) del Artículo 2, efectuadas conforme al párrafo 5 del Artículo 3, y notificaciones sobre aplicación recíproca de tales reservas o indicaciones conforme al párrafo 6 a) del Artículo 3;
- d. Las notificaciones relativas a la no aplicación del Protocolo recibidas conforme al párrafo 6b) del Artículo 3, o el párrafo 4 del Artículo 4;
- e. La convocatoria a negociaciones con el fin de analizar modificaciones conforme al Artículo 6;
- f. Las fechas en que las modificaciones entran en vigencia conforme al Artículo 6;
- g. Las notificaciones de retiro recibidas conforme al párrafo 1 del Artículo 5.

2. Luego de la entrada en vigencia de este Protocolo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia legalizada de este Protocolo para fines de registro y publicación conforme al Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 de la Convención. El Depositario deberá, asimismo, enviar copias legalizadas de cualquier modificación que entrare en vigor.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Protocolo.

HECHO en Washington, hoy 1 de mayo de 2001, en los idiomas inglés, español y malayo, siendo cada texto igualmente auténtico. En caso de divergencia entre los tres textos, prevalecerá el texto en idioma inglés.

=====

SANTIAGO, CHILE, a 3 de abril de 2001.

LA TRADUCTORA OFICIAL

Declaración de Bogotá

El Consejo Consultivo Laboral Andino, en el marco de su IV Reunión Ordinaria realizada en Bogotá, los días 16, 17 y 18 de mayo de 2001, consciente de su responsabilidad frente al proceso de integración andina y de su rol esencial en la construcción de la Agenda Social de la Comunidad Andina, declara:

1. Convencidos de la importancia de la consolidación del Mercado Común Andino para el desarrollo económico y social de nuestros pueblos, así como para el fortalecimiento de la posición de negociación de la Comunidad Andina, particularmente en el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) y con el MERCOSUR, exhortamos a los Países Miembros para que aceleren el proceso de integración andino con el fin de cumplir con los compromisos y plazos establecidos para la conformación del Mercado Común. Básicamente, continuar los esfuerzos para el perfeccionamiento de la Unión Aduanera y plena aplicación del Arancel Externo Común;

2. Invocamos con igual insistencia la adopción de medidas de carácter socioeconómico que la realidad del actual desarrollo comunitario exige, para garantizar también una real integración de nuestros pueblos; como son:

a. Facilitar el libre tránsito de personas en el espacio regional andino, eliminando restricciones, tales como el requerimiento de visas;

b. Garantizar la libertad de migración con fines laborales en el espacio regional andino, considerando como principios fundamentales el respeto de los derechos de los trabajadores y trabajadoras, entre ellos especialmente el de seguridad social y el establecimiento de estándares mínimos de protección para los migrantes y sus familias;

c. Garantizar la libre convertibilidad de las monedas entre todos los países de la región, en los puertos, aeropuertos y áreas fronterizas, y avanzar en la armonización de políticas macroeconómicas que conduzca posteriormente a la adopción de una moneda única.

3. Expresamos nuestro pleno respaldo a la posición comunitaria de negociar bloque a bloque en las relaciones con terceros, principalmente en las negociaciones con el MERCOSUR y el ALCA.

4. Respaldamos las gestiones orientadas a lograr la renovación de la Ley de Preferencias Comerciales Andinas (ATPA), su ampliación a los productos actualmente excluidos, así como la incorporación de Venezuela como país beneficiario de la Ley.

5. Demandamos la inclusión de una cláusula social, en sentido positivo, que permita a todos aquellos países de la región andina que demuestren un respeto por los derechos laborales fundamentales reconocidos en los Convenios de OIT comprendidos en la Declaración Tripartita de Principios y Derechos Fundamentales, el otorgamiento de beneficios adicionales o complementarios como es el acceso preferencial al mercado norteamericano, por medio de la ampliación de cuotas y la flexibilización de las normas de origen.

Paralelamente instamos a las empresas de la subregión beneficiarias del ATPA, promover la reinversión social ejecutando procesos de calificación profesional para los trabajadores y trabajadoras andinas; así como programas de alfabetización.

6. Instamos a los órganos comunitarios competentes, para que en las negociaciones para la renovación de la Ley de Preferencias Comerciales Andinas (ATPA), así como en las reuniones y trabajos del

Consejo de Comercio e Inversión CAN – Estados Unidos, se incluya la participación del Consejo Consultivo Laboral Andino (CCLA).

7. Rechazamos el Plan Colombia, y en su lugar, demandamos una propuesta alternativa, que resulte de una concertación con los movimientos sindicales, la sociedad civil y los sectores afectados por el conflicto. Dicha propuesta deberá concebirse como un Plan de Paz y Desarrollo Integral, con el fin de dar solución pronta y definitiva a la violencia y reducir el costo social y ambiental de las políticas que se vienen implementando en la actualidad. Asimismo, hacemos un llamado a las autoridades competentes para considerar que una política de lucha contra el narcotráfico debe combatirse no solamente desde el inicio de la cadena de producción, sino también enfocándose en quienes colaboran en la transformación, comercialización y consumo de drogas.

8. Reafirmamos la importancia de dotar a la Comunidad Andina de un instrumento jurídico de carácter vinculante, que garantice el pleno respeto de los Derechos Humanos, e invocamos al Consejo Presidencial Andino para que con ocasión de su próxima reunión suscriba la Carta Social Andina, aprobada recientemente por el Parlamento Andino.

9. Insistimos en la necesidad de incorporar la participación de los trabajadores, empresarios y gobierno, en un espacio de Diálogo Social. En tal sentido, reafirmamos nuestro interés por la aprobación, en el más breve plazo, del nuevo Convenio Simón Rodríguez como Foro de Debate de los temas sociolaborales que atañen al proceso de integración andino.

10. Reconocemos la importancia de promover una participación más amplia de la mujer en las organizaciones sindicales de la región andina, así como al interior del Consejo Consultivo Laboral Andino, y reafirmamos nuestro compromiso por continuar las acciones emprendidas en dicho sentido.

11. Expresamos nuestra solidaridad y compromiso con las luchas de nuestros pueblos que día a día se desarrollan al interior de los países andinos, en aras de lograr verdaderas sociedades democráticas con igualdad y justicia social, así como la eliminación de las causas estructurales de la pobreza.

12. Apoyamos la celebración de la III Reunión Conjunta de los Consejos Consultivos Laboral y Empresarial Andinos, a realizarse tentativamente en el mes de junio, con el fin de promover el diálogo y la concertación entre ambas instituciones del Sistema Andino de Integración.

13. Expresamos nuestro más sincero reconocimiento al Consejo Económico y Social de España (CES) por su auspicio y contribución a esta reunión que nos permite constatar, una vez más, su compromiso y solidaridad en favor de acercar nuestras sociedades y compartir experiencias, así como consolidar el rol de los trabajadores en el proceso de integración andina.

Bogotá, 18 de mayo de 2001.

Rodrigo Penso Crazut

Presidente

Consejo Consultivo Laboral Andino

POR BOLIVIA

Bruno Apaza Prudencio

Central Obrera Boliviana–COB

Ricardo Barreda Vizcarra

Central Obrera Boliviana–COB

Sócimo Paniagua Revollo

Central Obrera Boliviana–COB

Abel Salazar Peralta
Central Obrera Boliviana-COB

POR COLOMBIA

Víctor Pardo Rodríguez
Confederación de Trabajadores de Colombia-CTC

Cérvulo Bautista Matoma
Confederación General de Trabajadores Democráticos-CGTD

Julio Carrascal Puentes
Central Unitaria de Trabajadores-CUT

POR ECUADOR

Luis Córdova Apolo
Confederación Ecuatoriana de Organizaciones Sindicales Libres - CEOSL

Galo Mario Morales Parra
Confederación Ecuatoriana de Organizaciones Sindicales Libres - CEOSL

Carlos Humberto Luzardo Avilés
Confederación de Trabajadores del Ecuador-CTE

Manuel Mesías Tatamuez Moreno
Confederación Ecuatoriana de Organizaciones Clasistas Unitarias de Trabajadores-CEDOCUT

POR PERÚ

Betty Cortéz Benites
Central Unitaria de Trabajadores del Perú-CUT

Antonio Ramón Gallardo Egoavil
Confederación Nacional de Trabajadores-CNT

Víctor Alfredo Lazo Peralta
Central Autónoma de Trabajadores CATP

José Carlos Ortiz Cornejo
Confederación General de Trabajadores del Perú-CGTP

POR VENEZUELA

José Gregorio Ibarra Ruiz
Central Unitaria de Trabajadores de Venezuela-CUTV

Eleonides Rodríguez Ocanto
Confederación de Sindicatos Autónomos de Venezuela-CODESA

Pedro Félix Vargas
Confederación General de Trabajadores de Venezuela-CGT