

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/22-NE/11
15/05/09

**VIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/22)**

(Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Transporte y política aérea

**Cuestión 1.2 del
Orden del Día:**

Acuerdo multilateral de cielos abiertos

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. En la Vigésima reunión del GEPEJTA (Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008), entre otras cosas, los Expertos trabajaron en la actualización de la Resolución A16-15 sobre “Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo”. Durante el debate se realizaron modificaciones al documento y se incluyeron enmiendas. Especial atención mereció el tema relativo al “acceso a los mercados”, en el que claramente se observó que algunos Estados se inclinaban por una transición paulatina a la liberalización y otros propugnaban la apertura de los cielos lo antes posible.

2. Los Miembros del Comité Ejecutivo (Panamá, marzo 2008) en su cuarta reunión, considerando la necesidad de avanzar con mayor celeridad en el camino a la liberalización del transporte aéreo, acogieron favorablemente la idea de desarrollar un “acuerdo multilateral de cielos abiertos” al que los Estados que deseen se vayan adhiriendo soberanamente, esto teniendo en cuenta que varios ya estarían en posibilidades de suscribirlo en la actualidad. En ese orden de ideas, se encargó a la Secretaría que para la próxima reunión del Comité Ejecutivo presente dicho Proyecto.

3. Posteriormente, en la LXXIII reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC (Bogotá, Colombia, 17 de junio de 2008), la Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/CE/73-NE/06 con el Proyecto de acuerdo multilateral de cielos abiertos (**Adjunto 1**), el cual fue elaborado teniendo en cuenta la recomendación de la OACI que se basa en cláusulas modelo y en el lenguaje desarrollado por dicha organización en el transcurso de los años sobre diversos artículos de acuerdos de servicios aéreos relativos

a capacidad, tarifas, leyes en materia de competencia, aspectos comerciales y disposiciones de seguridad operacional y de la aviación civil. Se utilizó, asimismo, el criterio de plena liberalización para ajustarse al criterio de cielos abiertos

4. En aquella oportunidad, el Comité Ejecutivo acordó solicitar a los Estados que envíen sus comentarios a la Secretaría sobre el “Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” en un plazo no mayor a 90 días, especial atención debería prestar a los Artículos 7 y 8 para contemplar o no la elaboración de otro “Proyecto de Acuerdo Multilateral Técnico”. La Secretaría mediante comunicación CLAC 3.1/484 de 16 de julio de 2008 solicitó a los Estados envíen sus comentarios sobre los Proyectos de acuerdo en el plazo antes mencionado.

Análisis

6. Luego del requerimiento, se recibieron respuestas de Colombia, Ecuador, México, Perú y Venezuela. Para efecto del análisis, se ha incluido una tabla resumen de los comentarios de los Estados:

ESTADO	COMENTARIOS	OBSERVACIONES
COLOMBIA (Adjunto 2)	- En cuanto al acceso a los mercados consideran que para ello se requiere de un proceso gradual para avanzar hacia esquemas de mayor apertura, donde se garantice la múltiple designación, la libertad de frecuencias y de equipos de vuelo, la concesión de derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad, y la consecución o el otorgamiento de derechos de quinta libertad bajo condiciones de compensación y reciprocidad. - En cuanto a los artículos sobre “Seguridad de la aviación”, “Tránsito Directo” y “Leyes de Competencia”, Colombia se encuentra revisando internamente esos temas por lo que por el momento no pudopronunciarse al respecto. - Sobre el artículo de “Sistemas de reserva por computadora (SRC)”, estiman pertinente esperar la promulgación de una cláusula tipo por parte de la OACI. - Respecto al artículo sobre “Aplicación de las leyes”, someten a consideración un nuevo texto que incluye numerales adicionales al planteado en la propuesta: APLICABILIDAD DE LEYES Y REGULACIONES 1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas al ingreso y salidad de su territorio de una aeronave que participen en la navegación aérea internacional o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, les serán aplicables a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y	- Colombia evaluó el Proyecto, separando los Artículos en función de sus títulos. - Propone ciertas modificaciones. - Sugiere no incluir el cabotaje.

	deberán ser cumplidas por dichas aeronaves a su ingreso, salida y permanencia en el territorio de la primer Parte Contratante. 2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos al ingreso, permanencia, tránsito o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones, carga y correo, tales como los concernientes a las formalidades de entrada y salida, emigración e inmigración, aduanas, moneda, medidas de salubridad y cuarentena, deberán ser aplicadas a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, mientras permenezcan en el territorio de la primer Parte Contratante. 3. Al aplicar tales leyes y reglamentos, las Partes Contratantes – en circunstancias similares – otorgarán a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante un trato no menos favorable que el que otorguen a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea que preste idénticos servicios aéreos internacionales. • Se encuentran revisando los artículos referentes a Derechos de Aduana, Impuestos, Conversión de divisas, Transferencias de Ganancias y “Servicios Multimodales” toda vez que involucran otras Entidades. • En cuanto al artículo “Protección al Medio Ambiente”, proponen eliminar las palabras “...y métodos recomendados...” dejando solamente “...las normas contenidas en los Anexos de la OACI...”. • No están de acuerdo con incluir el cabotaje ya que se reserva a las aeronaves colombianas y debería ser concordante con lo previsto en el artículo 7 del Convenio de Aviación Civil Internacional.	
ECUADOR (Adjunto 3)	• Por el momento, Ecuador manifestó no estar en condiciones de celebrar Acuerdos de Cielos Abiertos, manteniendo eso sí un criterio de flexibilización en las negociaciones que bilateralmente realice. • Sugieren suprimir del segundo considerado la parte que dice: “...Con el mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental”. • Sobre el Artículo 13.- Derechos de Aduana.- asunto a coordinar con las Autoridades de Aduanas, tomando en cuenta el Artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional. • Artículo 14.- Impuesto.- asunto a coordinar con las autoridades del Servicio de Rentas Interno.	• Propone ciertas modificaciones. • Sugiere no incluir el cabotaje.

	• Artículo 17.- Tarifas.- debe determinarse que estas tarifas corresponderán mínimo a los costos de operación y deberán ser registradas ante la autoridad aeronáutica. • Artículo 20.- tema de competencia de otras autoridades. • Artículo 22.- Personal no nacional y acceso a servicios locales.-Debe indicarse con arreglo a sus respectivas legislaciones. • Artículo 23.- condicionarse a que sea con las aeronaves del tipo autorizado. • Artículo 25.- Compartición de Códigos.- condicionarse a que deben previamente contar con los respectivos derechos de tráfico, de rutas, frecuencias y derechos. No se comparte lo establecido en el numeral 3 de este Artículo. • Artículo 36.- Excepciones.- cabotaje, no admisible este artículo.	
MÉXICO (Adjunto 4)	• No se apega a los lineamientos de la política aeronáutica nacional de dicho país. • convenio demasiado abierto • establecer un proceso de apertura gradual que permita a las líneas aéreas de la región desarrollar los mercados bajo un esquema de competencia sana y equitativa	• Se refiere únicamente a su política.
PERÚ (Adjunto 5)	• derechos deben ser otorgados en condiciones de equitativa reciprocidad. • prohibir el cabotaje • contradicción con su legislación. • Artículo 7, Numeral 3 consideran congruente, únicamente, en el caso desarrollado en el numeral 2, cuando el Estado Parte que otorga la licencia o el certificado, ha notificado diferencias e las normas mínimas establecidas en el Convenio de Chicago. • artículo 8°, sugiere que la suspensión se efectúe a las autorizaciones que son otorgadas por la Parte que toma la medida de suspensión o modificación	• Se refiere a su política. • Sugiere no incluir el cabotaje. • Propone ciertas modificaciones.
VENEZUELA (Adjunto 6)	• El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela no tiene observaciones al mencionado Proyecto.	

Conclusión

7. Como se puede apreciar, los Estados que han respondido han sugerido ciertas modificaciones al documento y algunos de ellos han expresado su criterio político respecto a la apertura de cielos. En lo que sí se observa consenso es en que el “cabotaje” no debe ser considerado en el documento. Ahora bien, cabe resaltar que el documento, una vez modificado, puede ser suscrito por aquellos Estados que estén dispuestos a liberar sus cielos al momento y, aquellos que plantean una posición de caminar hacia la liberalización de manera gradual, podrían ir haciéndolo en el tiempo. Si así se acuerda, la Secretaría de la CLAC podría convertirse en el depositario del Acuerdo.

Medidas propuestas a la reunión

8. Se invita al GEPEJTA a:
- a) Tomar conocimiento de la información presentada;
 - b) Analizar el documento tomando en cuenta las sugerencias recibidas; y,
 - c) Resolver sobre la implementación del Acuerdo para los Estados que deseen formar parte del mismo.

PROYECTO DE ACUERDO MULTILATERAL DE CIELOS ABIERTOS

Preámbulo

Los Gobiernos de ..., (en adelante, “las Partes”);

SIENDO PARTES en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

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

DESEANDO facilitar la expansión de las oportunidades de servicios aéreos internacionales;

RECONOCIENDO que los servicios aéreos internacionales eficientes y competitivos mejoran el comercio, el bienestar de los consumidores y el crecimiento económico;

DESEANDO hacer que las líneas aéreas puedan ofrecer al público viajero y expedidor de carga varias opciones de servicios [a los precios más bajos que no sean discriminatorios y no constituyan abuso de una posición dominante], y dispuestos a alentar a las líneas aéreas a fomentar y aplicar precios innovadores y competitivos; y

DESEANDO asegurar el más alto grado de seguridad y protección de los servicios aéreos internacionales y reafirmando su grave preocupación por los actos o amenazas contra la seguridad de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de las personas y los bienes, perjudican la explotación de los servicios aéreos y debilitan la confianza del público en la seguridad de las operaciones de la aviación civil;

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

Para los fines del presente Acuerdo, a menos que se indique lo contrario, los términos tienen las significaciones siguientes:

- a) “transporte aéreo” designa el transporte público por aeronave de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;
- b) “autoridades aeronáuticas” designa, en el caso de __, __; en el caso de __, __; o en todos los casos cualquier otra autoridad o persona facultada para desempeñar las funciones que ahora ejercen dichas autoridades;
- c) “Acuerdo” designa el presente Acuerdo, su Anexo y las correspondientes enmiendas;
- d) “capacidad” es la cantidad de servicios prestados en el marco del Acuerdo, medida generalmente por el número de vuelos (frecuencias) o asientos o toneladas de carga ofrecidas en un mercado (par de ciudades, o país a país) o en una ruta durante un período determinado, tal como diariamente, semanalmente, por temporada o anualmente;

ADJUNTO 1

- e) “Convenio” designa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluyendo los Anexos adoptados en virtud del Artículo 90 de dicho Convenio, y las enmiendas de los Anexos o del Convenio en virtud de los Artículos 90 y 94, en la medida en que los Anexos y las enmiendas hayan llegado a ser aplicables para ambas Partes;
- f) “línea aérea designada” designa una línea aérea que ha sido designada y autorizada de conformidad con el Artículo _ del presente Acuerdo;
- g) “transporte aéreo interior” designa el transporte aéreo en que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro punto situado en el territorio de ese mismo Estado;
- h) “OACI” designa la Organización de Aviación Civil Internacional;
- i) “transporte aéreo multimodal” designa el transporte público por aeronave, y por uno o más modos de transporte de superficie, de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o alquiler;
- j) “transporte aéreo internacional” designa el transporte aéreo en que los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo que se toman a bordo en el territorio de un Estado están destinados a otro Estado;
- k) “Parte” es un Estado que ha consentido formalmente a quedar obligado por el presente Acuerdo;
- l) [“tarifa”] designa toda tarifa o pago por el transporte de pasajeros, equipaje o carga (excluyendo el correo) en el transporte aéreo (incluyendo cualquier otro modo de transporte en conexión con el mismo) cobrado por las líneas aéreas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa o pago;
- m) “territorio”, con relación a un Estado, [designa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes y el espacio aéreo por encima de las mismas bajo la soberanía de dicho Estado] [tiene la significación que ha recibido en el Artículo 2 del Convenio];
- n) “derechos impuestos a los usuarios” designa los derechos impuestos a las líneas aéreas por las autoridades competentes, o autorizados por éstas, para la provisión de aeropuertos o instalaciones y servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo las instalaciones y los servicios conexos para sus aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga;
- o) “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional”, “línea aérea” y “escala para fines no comerciales” tienen la significación que han recibido en el Artículo 96 del Convenio; y
- p) “CLAC” designa a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.

Artículo 2
Otorgamiento de derechos

1. Cada Parte concede a las demás Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las demás Partes:

- a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;

- b) el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
- c) el derecho, de conformidad con los términos de sus designaciones, de prestar servicios regulares y chárter de transporte aéreo internacional entre puntos de las siguientes rutas:
 - i) desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios hacia cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá;
 - ii) para servicio o servicios de pasajeros y exclusivamente de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier punto o puntos; y
- d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Cada línea aérea designada podrá en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:

- a) explotar vuelos en una o en ambas direcciones;
- b) combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;
- c) explotar servicios a puntos anteriores, intermedios y más alejados 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) explotar servicios a 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) hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;
- h) transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes; y
- i) combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen; sin restricciones geográficas o de dirección y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo.

3. Una línea aérea designada puede llevar a cabo transporte aéreo internacional en cualquier tramo de las rutas convenidas sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves utilizadas; a condición de que [salvo los servicios exclusivamente de carga] el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte designante sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

4. Una Parte autorizará derechos de cabotaje para las líneas aéreas designadas de las demás Partes sin restricción.

Artículo 3 **Designación y autorización**

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dicha designación. Dicha designación se comunicará por escrito a las otras Partes por vía diplomática [y al Depositario].

2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescriptos para la autorización de explotación [y el permiso técnico], cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición de que:

- a) la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo de la Parte designante;
- b) la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y
- c) la línea aérea designada esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.

Artículo 4 **Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización**

1. Las autoridades aeronáuticas de cada parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo 3 (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente:

- a) en caso de que consideren que la línea aérea no esta bajo el control normativo efectivo del Estado designante.
- b) en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 sobre Seguridad operacional y el Artículo 9 sobre Seguridad de la aviación; y
- c) en caso de que dicha línea aérea designada no este calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que recibe la designación.

2. A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo 8 sobre Seguridad operacional o del Artículo 9 sobre Seguridad de la aviación, los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo 32 (Consultas) del presente Acuerdo.

Artículo 5
Aplicación de las leyes

1. Las leyes y los reglamentos de cualquiera de las Partes que rigen la entrada y salida de su territorio de aeronaves utilizadas en servicios aéreos internacionales, o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, se aplicarán a las aeronaves de la línea aérea designada de las demás Partes.

Artículo 6
Transito directo

1. Los pasajeros, el equipaje, la carga y el correo en tránsito directo no estarán sujetos más que a una inspección simplificada. El equipaje y la carga en tránsito directo estarán exentos de derechos de aduana y otros impuestos similares.

Artículo 7
Reconocimiento de certificados

1. Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por cualquiera de las Partes y aún vigentes serán reconocidos como válidos por las demás Partes para explotar los servicios convenidos, a condición de que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados y licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que se establezcan en cumplimiento del Convenio.

2. En caso de que los privilegios o las condiciones de las licencias y los certificados mencionados en el párrafo 1 anterior, expedidos por las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes a una persona o a una línea aérea designada o respecto de una aeronave utilizada en la explotación de los servicios convenidos, permitan una diferencia de las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio y que dicha diferencia haya sido notificada a la Organización de Aviación Civil Internacional, la demás Partes puede pedir que se celebren consultas entre las autoridades aeronáuticas con miras a aclarar la práctica de que se trata.

3. No obstante, cada Parte se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio o el aterrizaje en el mismo, los certificados de aptitud y las licencias otorgadas a sus nacionales por las demás Partes.

Artículo 8
Seguridad operacional

1. Cada Parte podrá solicitar en todo momento la realización de consultas sobre las normas de seguridad operacional aplicadas por las demás Partes en aspectos relacionados con las instalaciones y servicios aeronáuticos, tripulaciones de vuelo, aeronaves y operaciones de aeronaves. Dichas consultas se realizarán dentro de los 30 días de presentada dicha solicitud.

2. Si después de realizadas tales consultas cualquiera de las Partes llega a la conclusión de que la las demás Partes no mantiene y administra de manera efectiva, en los aspectos mencionados en el párrafo 1, normas de seguridad operacional que satisfagan las normas en vigor de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), se informará a las demás Partes de tales conclusiones y de

las medidas que se consideren necesarias para cumplir las normas de la OACI. La otra Parte deberá tomar entonces las medidas correctivas del caso dentro de un plazo convenido.

3. De conformidad con el Artículo 16 del Convenio, queda convenido además que toda aeronave explotada por o en nombre de una línea aérea de cualquiera de las Partes que preste servicio hacia o desde el territorio de las demás Partes podrá, cuando se encuentre en el territorio de esta última, ser objeto de una inspección por los representantes autorizados de las demás Partes, a condición de que ello no cause demoras innecesarias a la operación de la aeronave. No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, el propósito de esta inspección es verificar la validez de la documentación pertinente de la aeronave, las licencias de su tripulación y que el equipo de la aeronave y la condición de la misma son conformes a las normas en vigor establecidas en cumplimiento del Convenio.

4. Cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de las demás Partes.

5. Toda medida tomada por cualquiera de las Partes de conformidad con el párrafo 4 anterior se suspenderá una vez que dejen de existir los motivos que dieron lugar a la adopción de tal medida.

6. Por lo que respecta al párrafo 2 anterior, si se determina que cualquiera de las Partes sigue sin cumplir las normas de la OACI una vez transcurrido el plazo convenido, este hecho debería notificarse al Secretario General de la OACI. También debería notificarse a este último la solución satisfactoria de dicha situación.

Artículo 9

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes ratifican que su obligación mutua 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 en virtud del derecho internacional, las Partes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokyo el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970 y el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, así como con todo otro convenio o protocolo relativo a la seguridad de la aviación civil al que las Partes estén adheridas.

2. Las Partes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la OACI y que se denominan Anexos al Convenio; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o la residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen

de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación. [Cada Parte notificará a las demás Partes de toda diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas de seguridad de la aviación de los Anexos. Cualquiera de las Partes podrá solicitar en todo momento la realización inmediata de consultas con las demás Partes sobre dichas diferencias.]

4. Cada Parte conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3) anterior, exigidas por las demás Partes para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa las demás Partes. Cada Parte se asegurará de que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros, las tripulaciones, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de las aeronaves antes y durante el embarque o la estiba. Cada Parte también considerará favorablemente toda solicitud de las demás Partes para que adopte medidas especiales de seguridad razonables con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulaciones, aeropuertos o instalaciones y servicios de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

Artículo 10

Seguridad de los documentos de viaje

1. Las Partes convienen adoptar medidas para garantizar la seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

2. A este respecto, las Partes convienen establecer controles sobre creación, expedición, verificación y uso legítimos de pasaportes y otros documentos de viaje y documentos de identidad expedidos por esa Parte o en su nombre.

3. Las Partes convienen también en establecer o mejorar los procedimientos para garantizar que los documentos de viaje que expida sean de una calidad que no permita que sean fácilmente objeto de uso indebido y que no puedan alterarse, reproducirse o expedirse indebidamente con facilidad.

4. En cumplimiento de los objetivos anteriores, cada Parte expedirá sus pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con el Doc 9303 de la OACI — *Documentos de viaje de lectura mecánica: Parte I — Pasaportes de lectura mecánica, Parte II — Visados de lectura mecánica y Parte III — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2.*

5. Las Partes convienen además en intercambiar información operacional relativa a documentos de viaje adulterados o imitados y a cooperar con la otra para reforzar la resistencia al fraude en materia de documentos de viaje, incluyendo su adulteración o imitación fraudulenta, el uso de documentos de viaje adulterados o imitados, el uso de documentos de viaje válidos por impostores, el uso indebido de documentos de viaje auténticos por titulares legítimos con miras a cometer un delito, el uso de documentos de viaje vencidos o revocados y el uso de documentos de viaje obtenidos de modo fraudulento.

Artículo 11

Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas

1. Las Partes conviene establecer controles fronterizos eficaces.
2. A este respecto, las Partes convienen aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9 (Facilitación) al Convenio de Chicago relativos a pasajeros no admisibles e indocumentados y a personas deportadas a fin de intensificar la cooperación para combatir la migración ilegal.
3. En cumplimiento de dichos objetivos, las Partes convienen en expedir, o aceptar, según el caso, la carta relativa a “documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores”, que figura en el Apéndice 9 b) del Anexo 9, al tomar medidas en virtud de los párrafos pertinentes del Capítulo 3 del Anexo relativo a la confiscación de documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados.

Artículo 12 **Derechos impuestos a los usuarios**

1. Ninguna de las Partes impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas de las demás Partes derechos superiores a los que se impongan a sus propias líneas aéreas que exploten servicios internacionales similares.
2. Cada Parte alentará las consultas relativas a derechos impuestos a los usuarios entre sus autoridades recaudadoras competentes y las líneas aéreas que utilicen las instalaciones y los servicios proporcionados por dichas autoridades, cuando sea posible por medio de las organizaciones representativas de dichas líneas aéreas. Debe darse a los usuarios un aviso previo razonable sobre toda propuesta de modificación de los derechos impuestos a fin de permitirles expresar sus puntos de vista antes de que se efectúen dichos cambios. Además, cada Parte alentará a su autoridad recaudadora competente [o proveedor de servicios] y a dichos usuarios a que intercambien información apropiada relativa a los derechos impuestos a los usuarios.

Artículo 13 **Derechos de aduana**

1. Cada Parte, basándose en la reciprocidad, eximirá a una línea aérea designada de las demás Partes en el mayor grado posible en virtud de sus leyes nacionales de derechos de aduana, impuestos indirectos, derechos de inspección y otros derechos y gravámenes nacionales respecto a aeronaves, combustible, aceites lubricantes, suministros técnicos no durables y repuestos, incluyendo motores, equipo ordinario de aeronave, provisiones de a bordo y otros productos tales como reservas de billetes y cartas de porte aéreo impresos, todo material impreso con el logotipo de la empresa y material publicitario corriente distribuido gratuitamente por dicha línea aérea designada destinados o utilizados únicamente con relación a la explotación o al servicio de aeronaves de la línea aérea designada de las demás Partes que explote los servicios convenidos.
2. Las exenciones concedidas en este Artículo se aplicarán a los productos mencionados en el párrafo 1:
 - a) que se introduzcan en el territorio de la Parte por o en nombre de la línea aérea designada de las demás Partes;
 - b) que se encuentren a bordo de la línea aérea designada de cualquiera de las Partes a su llegada al territorio de las demás Partes o al salir del mismo; o

- c) que se lleven a bordo de la aeronave de la línea aérea designada de cualquiera de las Partes al territorio de las demás Partes y que estén destinados para ser usados en la explotación de los servicios convenidos;

Que dichos productos se utilicen o consuman enteramente o no dentro del territorio de la Parte que otorga la exención, a condición de que su propiedad no se transfiera en el territorio de dicha Parte.

3. El equipo ordinario de a bordo, así como los materiales y suministros que normalmente se hallan a bordo de la aeronave de una línea aérea designada de cualquiera de las Partes, sólo pueden descargarse en el territorio de las demás Partes con la aprobación de las autoridades aduaneras de dicho territorio. En ese caso, pueden mantenerse bajo la vigilancia de dichas autoridades hasta que se reexporten o se tome otra disposición al respecto de conformidad con los reglamentos aduaneros.

Artículo 14 **Impuestos**

1. Los beneficios de la explotación de las aeronaves de una línea aérea designada en el tráfico internacional estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte donde estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.
2. El capital que representan las aeronaves explotadas en el tráfico internacional por la línea aérea designada y los bienes muebles relacionados con la explotación de dichas aeronaves estarán sujetos a impuestos únicamente en el territorio de la Parte en que estén situados los servicios de dirección efectiva de la línea aérea.
3. Cuando exista entre las Partes un acuerdo especial para evitar la doble imposición respecto a ingresos y capital, prevalecerán las disposiciones del mismo.

Artículo 15 **Competencia leal**

Cada línea aérea designada gozará de un entorno de competencia leal en el marco de las leyes sobre la competencia de las Partes.

Artículo 16 **Capacidad**

1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada por las otras partes determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece basándose en consideraciones comerciales propias del mercado.
2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las otras Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.

4. Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de la otra Parte que presente, para su aprobación, horarios, programas de servicios chárter, ni planes de operaciones, salvo cuando sea necesario sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo o las que se autoricen explícitamente en un Anexo al presente Acuerdo. En caso de que una de las Partes exija, a título informativo, la presentación de tales datos, reducirá al mínimo el trabajo administrativo de los requisitos y procedimientos de la presentación que recae en los intermediarios del transporte aéreo y en las líneas aéreas designadas por la otra Parte.

Artículo 17 **Fijación de Tarifas**

1. Las tarifas que cobren las líneas aéreas no deberán ser presentadas, ni aprobadas, por ninguna de las Partes.

Artículo 18 **Salvaguardias**

1. Las Partes convienen en que las siguientes prácticas de las líneas aéreas pueden considerarse como posibles prácticas competitivas desleales que pueden justificar un examen más detenido:

- a) tarifas de pasajeros y carga en rutas que sean de un nivel insuficiente, en total, para cubrir el costo de proporcionar los servicios correspondientes;
- b) adición de capacidad o frecuencia de servicio excesivas;
- c) las prácticas en cuestión son duraderas en lugar de temporales;
- d) las prácticas en cuestión afectan seriamente a otra línea aérea desde el punto de vista económico o la perjudican considerablemente;
- e) las prácticas en cuestión reflejan un intento aparente o tienen el efecto probable de debilitar, excluir o sacar del mercado a otra línea aérea; y
- f) el comportamiento indica un abuso de la posición dominante en una ruta.

2. Si la autoridad aeronáutica de cualquiera de las Partes considera que una o varias operaciones previstas o llevadas a cabo por las líneas aéreas designadas de las demás Partes pueden constituir un comportamiento competitivo desleal, de conformidad con los indicadores enumerados en el párrafo 1, pueden solicitar que se celebren consultas de conformidad con el Artículo 32 [Consultas] a fin de resolver el problema. En dicha solicitud deben indicarse los correspondientes motivos y las consultas deberán iniciarse a los 15 días de la solicitud.

3. Si las Partes no logran resolver el problema mediante consultas, cualquiera de las Partes podrá invocar el mecanismo de solución de controversias del Artículo 33 para solucionar la controversia.

Artículo 19 **Leyes sobre la competencia**

1. Las Partes se informarán mutuamente acerca de sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia o modificaciones de las mismas, y de cualesquiera objetivos concretos que en ellas se persigan, que puedan afectar a la explotación de los servicios de transporte aéreo con arreglo al presente Acuerdo e identificarán las autoridades encargadas de su aplicación.
2. En la medida que lo permitan sus propias leyes y reglamentos, las Partes prestarán asistencia a las líneas aéreas de las demás Partes, indicándoles si determinada práctica propuesta por una línea aérea es compatible con sus leyes, políticas y prácticas en materia de competencia.
3. Las Partes se notificarán mutuamente si consideran que puede haber incompatibilidad entre la aplicación de sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia y las cuestiones relativas a la aplicación del presente Acuerdo; el procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará, si así lo solicita cualquiera de las Partes, para determinar si existe dicho conflicto y buscar los medios de resolverlo o reducirlo al mínimo.
4. Las Partes se notificarán mutuamente si tienen la intención de iniciar juicio contra la o las líneas aéreas de las demás Partes o acerca de la iniciación de cualquier acción judicial entre particulares con arreglo a sus leyes sobre la competencia que pueda llegar a su conocimiento.
5. Sin perjuicio del derecho de acción de cada una de las Partes, el procedimiento de consulta previsto en el presente Acuerdo se empleará siempre que una de las Partes así lo solicite y debería estar dirigido a determinar los intereses respectivos de las Partes y las repercusiones probables de la acción relacionada con las leyes sobre la competencia.
6. Las Partes procurarán alcanzar un acuerdo durante dichas consultas, teniendo debidamente en cuenta los intereses pertinentes de cada Parte, así como otros medios que también permitan lograr los objetivos de dicha acción.
7. En caso de no alcanzar un acuerdo, cada Parte, al aplicar sus leyes, políticas y prácticas sobre la competencia, considerará con detenimiento y comprensión las opiniones expresadas por las demás Partes y tomará en consideración la cortesía, moderación y comedimiento internacionales.
8. La Parte con arreglo a cuyas leyes sobre la competencia se haya iniciado una acción judicial entre particulares facilitará a las demás Partes el acceso al órgano judicial pertinente y, si corresponde, proporcionará información a dicho órgano. Tal información podría incluir sus propios intereses en el ámbito de las relaciones exteriores, los intereses de la otra Parte que ésta ha notificado y, de ser posible, los resultados de cualquier consulta con las demás Partes en relación con dicha acción.
9. Las Partes cooperarán, en la medida que lo permitan sus leyes o políticas nacionales y de conformidad con cualesquiera obligaciones internacionales aplicables, autorizando a sus líneas aéreas y a otros nacionales a revelar a las autoridades competentes de cualquiera de las Partes información pertinente a la acción relacionada con las leyes sobre la competencia, a condición de que dicha cooperación o revelación no sea contraria a sus intereses nacionales más importantes.
10. Mientras una acción iniciada por las autoridades encargadas de aplicar las leyes en materia de competencia de cualquiera de las Partes sea objeto de consultas con las demás Partes, la Parte en cuyo territorio se inició la acción deberá, en espera de los resultados de dichas consultas, abstenerse de exigir que se revele información situada en el territorio de las demás Partes, y esta última deberá abstenerse de aplicar cualquier ley preventiva.

Artículo 20
Conversión de divisas y transferencia de ganancias

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a petición, convertir y transferir al extranjero, al Estado que escojan, todos los ingresos locales provenientes de la venta de servicios de transporte aéreo y de actividades conexas directamente vinculadas al transporte aéreo, y que excedan de las cantidades gastadas localmente, permitiéndose su rápida conversión y transferencia sin restricciones, discriminación ni cobro de impuestos sobre los mismos, al tipo de cambio aplicable en la fecha de la solicitud de conversión y transferencia.

Artículo 21
Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

1. Cada Parte otorgará a las líneas aéreas designadas de las demás Partes el derecho de vender y comercializar en su territorio servicios de transporte aéreo internacional y servicios conexos (directamente o por medio de agentes u otros intermediarios, a discreción de la línea aérea), incluyendo el derecho de establecer oficinas en la red o fuera de la misma.

Artículo 22
Personal no nacional y acceso a servicios locales

1. Cada Parte permitirá a las líneas aéreas designadas de las demás Partes:
- a) traer a su territorio y mantener empleados no nacionales que desempeñen funciones de dirección, comerciales, técnicas, operacionales y otras especializadas que se requieren para proveer servicios de transporte aéreo de forma compatible con las leyes y reglamentos del Estado que los recibe en materia de entrada, residencia y empleo; y
 - b) emplear los servicios y el personal de toda organización, empresa o línea aérea que trabaje en su territorio y esté autorizada a prestar dichos servicios.

Artículo 23
Cambio de capacidad

1. Una línea aérea designada puede llevar a cabo transporte aéreo internacional en cualquier tramo de las rutas convenidas sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves utilizadas; a condición de que el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte designante sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.

Artículo 24
Servicios de escala

1. Con sujeción a las disposiciones de seguridad operacional aplicables, incluyendo las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI que figuran en el Anexo 6, cada Parte autorizará a las líneas aéreas de las demás Partes, a elección de cada línea aérea, a:

- a) llevar a cabo sus propios servicios de escala;

- b) prestar servicios a una o varias líneas aéreas;
 - c) asociarse con otros para crear una entidad proveedora de servicios; y
 - d) seleccionar entre proveedores de servicios que estén en competencia.
2. Un transportista aéreo puede escoger libremente entre las diversas posibilidades y cambiar o combinar su opción, salvo cuando evidentemente esto no sea posible y también cuando existan limitaciones por consideraciones de seguridad y protección de la aviación y, (con excepción del propio servicio de escala previsto antes en a)), cuando la escala de las operaciones aeroportuarias sea demasiado pequeña como para permitir la competencia entre proveedores.
3. Las Partes deberán tomar siempre las medidas necesarias para asegurar una fijación de precios razonable basada en los costos y un trato justo y uniforme para las líneas aéreas de las demás Partes.

Artículo 25 **Compartición de códigos y arreglos de cooperación**

1. Al explotar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, toda línea aérea designada de cualquiera de las Partes puede concertar arreglos de comercialización en cooperación tales como empresas conjuntas, reserva de capacidad o arreglos de compartición de códigos con:

- a) una o varias líneas aéreas de cualquiera de las Partes;
- b) una o varias líneas aéreas de un tercer país; y
- c) un proveedor de transporte de superficie de cualquier país;

A condición de que todas las líneas aéreas en tales arreglos 1) tengan la autorización necesaria y 2) satisfagan los requisitos normalmente aplicados a tales arreglos.

2. Las Partes convienen en adoptar las medidas necesarias para asegurar que los consumidores estén plenamente informados y protegidos con respecto a los vuelos de código compartido efectuados hacia o desde su territorio y que, como mínimo, se proporcione a los pasajeros la información necesaria en las formas siguientes:

- a) verbalmente y, si es posible, por escrito en el momento de la reserva;
- b) en forma escrita en el propio billete o (de no ser posible) en el itinerario que acompaña el billete o en cualquier otro documento que reemplace éste último, como la confirmación por escrito, incluyendo la información sobre las personas con las que puede comunicarse si surgen problemas e indicando claramente la línea aérea responsable en caso de daños o accidentes; y
- c) verbalmente, de nuevo, por el personal de tierra de la línea aérea en todas las etapas del viaje.

3. Para los fines del Artículo 16 (Capacidad) del presente Acuerdo, las autoridades aeronáuticas de cualquiera de las Partes no impondrán límites a la capacidad que habrán de ofrecer la o las líneas aéreas designadas de las demás Partes en servicios de código compartido.

Artículo 26
Arrendamiento

1. Cualquiera de las Partes puede impedir la utilización de aeronaves arrendadas para los servicios comprendidos en el presente Acuerdo cuando no cumplan las disposiciones de los Artículos 8 [(Seguridad operacional)] y 9 (Seguridad de la aviación).

Artículo 27
Servicios multimodales

1. Cada línea aérea designada puede usar modos de transporte de superficie sin restricciones, juntamente con el transporte aéreo internacional de pasajeros y carga.

Artículo 28
Sistemas de reserva por computadora (SRC)

1. Cada Parte aplicará en su territorio el Código de conducta para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora, de la OACI.

Artículo 29
Prohibición de fumar

1. Cada Parte prohibirá o hará que sus líneas aéreas prohíban fumar en todos los vuelos de pasajeros explotados por sus líneas aéreas entre los territorios de las Partes. Esta prohibición se aplicará en todos los lugares dentro de la aeronave y estará en vigor desde el momento en que una aeronave comienza el embarque de los pasajeros hasta el momento en que completa el desembarque de los pasajeros.

2. Cada Parte tomará todas las medidas que considere razonable para asegurar el cumplimiento, por sus líneas aéreas y sus pasajeros y los miembros de tripulación, de las disposiciones de este Artículo, incluyendo la imposición de penas apropiadas por el incumplimiento.

Artículo 30
Protección al medio ambiente

Las Partes respaldan la necesidad de proteger el medio ambiente fomentando el desarrollo sostenible de la aviación. Con respecto a las operaciones entre sus respectivos territorios, las Partes acuerdan cumplir las normas y métodos recomendados (SARPS) de los Anexos de la OACI y las políticas y la orientación vigentes de la OACI sobre protección del medio ambiente.

Artículo 31
Estadísticas

Las autoridades aeronáuticas de las Partes se proporcionarán mutuamente, a petición, estadísticas periódicas o información similar relativa al tráfico transportado en los servicios convenidos.

Artículo 32 **Consultas**

1. Cualquiera de las Partes puede, en cualquier momento, solicitar consultas sobre la interpretación, aplicación, puesta en práctica o enmienda del presente Acuerdo o el cumplimiento del mismo.
2. Dichas consultas pueden llevarse a cabo mediante reuniones o por correspondencia y se iniciarán dentro del plazo de treinta [30] días a partir de la fecha en que la otra Parte reciba una solicitud por escrito, a menos que las Partes hayan convenido otra cosa.

Artículo 33 **Solución de controversias**

1. Toda controversia que no pueda resolverse mediante consultas y negociaciones podrá someterse, a petición de cualquiera de las Partes en el presente Acuerdo, a un mediador o a un grupo para mediación. Podrá recurrirse a dicho mediador o grupo para una mediación, para determinar el fondo de la controversia o para recomendar medidas correctivas o solucionar la controversia.
2. Las Partes convendrán de antemano las atribuciones del mediador o del grupo, los principios o criterios de orientación y las condiciones de acceso al mediador o al grupo. Las Partes preverán también, si fuera necesario, medidas provisionales y la posibilidad de que participe cualquiera de las Partes que esté directamente afectada por la controversia, teniendo presentes el objetivo y la necesidad de un procedimiento simple, adecuado y rápido.
3. El mediador o los miembros del grupo podrían ser nombrados de entre una lista de expertos en aviación debidamente calificados mantenida por la OACI. La selección se efectuará dentro de los quince (15) días de recibida la solicitud para que se someta la cuestión a un mediador o a un grupo. Si las Partes no se ponen de acuerdo sobre la selección de los expertos, dicha selección podrá remitirse al Presidente del Consejo de la OACI. Todo experto al que se recurra para este mecanismo debería ser adecuadamente competente en el asunto general de la controversia.
4. La mediación debería completarse dentro de los sesenta (60) días de la contratación del mediador o del grupo y toda determinación y recomendación, si corresponde, debería pronunciarse dentro de los sesenta (60) días de la contratación del o de los expertos. Las Partes pueden convenir de antemano en que el grupo podría otorgar una medida provisional a la Parte demandante, si así se solicita, en cuyo caso se pronunciaría inicialmente una determinación.
5. Las Partes cooperarán de buena fe para adelantar la mediación y aplicar la decisión o la determinación del mediador o del grupo, a menos que convengan de antemano en quedar obligadas por dicha decisión o determinación. Si las Partes convienen de antemano en solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizarán estos últimos para resolver la controversia.
6. Los costos por el uso del mecanismo se calcularán al inicio y se repartirán en proporciones iguales, pero con la posibilidad de volver a repartirlos conforme a la decisión final.
7. Si las Partes no alcanzan una solución por medio de la mediación, la controversia podrá someterse al arbitraje, a petición de una Parte, con respecto a otra Parte, de conformidad con los procedimientos

establecidos más adelante. La Parte que somete la controversia al arbitraje notificará a todas las otras Partes de la controversia al mismo tiempo que presente su solicitud de arbitraje.

8. El arbitraje podrá llevarlo a cabo un grupo de tres árbitros, que se constituirá de la siguiente manera:

- a) dentro de los 30 días siguientes a la fecha de recibo de la solicitud de arbitraje, cada Parte en la controversia deberá designar un árbitro. Dentro de los 60 días siguientes a la designación de los dos árbitros, las Partes en la controversia nombrarán de mutuo acuerdo a un tercer árbitro, que actuará como presidente del grupo arbitral;
- b) si una de las Partes en la controversia no designa un árbitro, o si no se nombra al tercer árbitro de conformidad con el apartado a) de este párrafo, una de las Partes podrá pedir al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al o a los árbitros necesarios dentro de los 30 días. Si el Presidente del Consejo tiene la nacionalidad de una de las Partes en la controversia, incumbirá al Vicepresidente con mayor antigüedad hacer el nombramiento necesario, a condición de que no tenga el mismo impedimento.

9. Salvo que las Partes en la controversia acuerden algo distinto, el tribunal arbitral determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá sus propias reglas de procedimiento. Una vez constituido, el tribunal arbitral podrá recomendar la adopción de medidas provisionales hasta que dicte su decisión definitiva. Por orden del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes en la controversia, 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 precisas de que tratará el arbitraje y el procedimiento específico que deberá seguirse. Si las Partes en la controversia no pudieran llegar a un acuerdo sobre estas cuestiones, el tribunal determinará las cuestiones precisas que serán objeto del arbitraje y el procedimiento a seguir.

10. Salvo que las Partes en la controversia decidan algo distinto o por orden del tribunal, la Parte demandante presentará un memorando dentro de los 45 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro y la contestación de la Parte demandada deberá presentarse en un plazo de 60 días después de que la Parte demandante presente su memorando. La Parte demandante podrá replicar dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la Parte demandada y esta última podrá presentar la réplica dentro de los 30 días a partir de la presentación de la réplica. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o de oficio dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que deba presentarse el último escrito.

11. El tribunal procurará pronunciar una decisión escrita dentro de los 30 días siguientes a la finalización de la audiencia o, si esta no se celebra, siguientes a la fecha en que se presente el último escrito. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal arbitral.

12. Las Partes en la controversia podrán solicitar aclaraciones de la decisión dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que se dictó, y toda aclaración deberá ser emitida dentro de los 15 días siguientes a la solicitud.

13. En caso de que la controversia involucre a más de dos Partes, en el procedimiento descrito en este Artículo podrán participar varias Partes, en uno o en ambos lados. El procedimiento establecido en este Artículo se aplicará con las siguientes excepciones:

- a) con respecto al párrafo 8, apartado a), las Partes de cada lado de la controversia nombrarán juntas a un árbitro;

- b) con respecto al párrafo 8, apartado b), si las Partes de un lado de la controversia no nombran a un árbitro en el plazo estipulado, la o las Partes del otro lado de la controversia podrán recurrir al procedimiento indicado en el párrafo 8, apartado b), con el objeto de obtener el nombramiento de un árbitro; y
- c) con respecto a los párrafos 9, 10, y 12, cada una de las Partes de uno u otro lado de la controversia tendrá derecho a la acción otorgada a una Parte.

14. Cualquier otra Parte directamente afectada por la controversia tendrá derecho a intervenir en el juicio, en las siguientes condiciones:

- a) la Parte que desee intervenir deberá presentar una declaración a tal efecto ante el tribunal arbitral, a los 10 días del nombramiento del tercer árbitro, a más tardar;
- b) el tribunal arbitral notificará a las Partes en la controversia de toda declaración presentada y estas 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 permitirá o no 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 dará el correspondiente aviso a las demás Partes en el presente Acuerdo, y el tribunal arbitral deberá adoptar las medidas necesarias para poner los documentos del caso a disposición de la Parte interviniente, que podrá presentar escritos, del tipo y dentro del plazo que establezca el tribunal conforme al calendario señalado en el párrafo 10 de este Artículo, siempre que sea posible, y podrá participar en cualquier juicio ulterior; y
- d) la decisión del tribunal arbitral también será obligatoria para la Parte interviniente.

15. Todas las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes, deberán dar pleno efecto –en la medida que sea compatible con su legislación– a toda decisión o fallo del tribunal arbitral.

16. El tribunal arbitral remitirá copias de su decisión o fallo a las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. El tribunal arbitral proporcionará al Depositario copia de la decisión o fallo, a condición de que se dé el tratamiento adecuado a la información comercial confidencial.

17. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, los sufragarán en partes iguales todas las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. Los gastos en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional con relación a los procedimientos del párrafo 8, apartado b), de este Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.

Artículo 34

Enmiendas

1. El presente Acuerdo podrá ser enmendado de conformidad con el siguiente procedimiento:

- a) si lo acuerda por lo menos una mayoría simple de todas las Partes a la fecha en que se presente la propuesta de enmienda, se realizarán negociaciones para considerar la propuesta;

- b) salvo que se acuerde otra cosa, la Parte que proponga la enmienda deberá ser sede de las negociaciones, las que se iniciarán, a más tardar, a los 90 días de alcanzar el acuerdo de realizar negociaciones. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones;
- c) si la modificación es adoptada por, al menos, una mayoría simple de las Partes que asisten a las negociaciones, el Depositario preparará y remitirá a las Partes, para su aceptación, una copia certificada de la enmienda;
- d) toda modificación entrará en vigor, entre las Partes que la hayan aceptado, 30 días después de la fecha en que el Depositario haya recibido la notificación por escrito de la aceptación de la enmienda por una mayoría simple de las Partes; y
- e) después de la entrada en vigor de la enmienda, ésta entrará en vigor para las demás Partes 30 días después de la fecha en que el Depositario reciba notificación por escrito de la aceptación de dicha Parte.

2. En lugar del procedimiento establecido en el párrafo 1, el Acuerdo podrá ser enmendado de conformidad con el siguiente procedimiento:

- a) si a la fecha de proponerse la enmienda todas las Partes dan notificación por escrito a la Parte que la propone— por vía diplomática o por otros canales adecuados— de que consienten en su adopción, dicha Parte dará el aviso correspondiente al Depositario, quien preparará y transmitirá, para su aceptación, copia certificada de dicha enmienda a todas las Partes; y
- b) una enmienda adoptada de esta forma entrará en vigor para todas Partes 30 días después de la fecha en que el Depositario haya recibido notificación por escrito de la aceptación de todas las Partes.

Artículo 35 **Registro en la OACI**

1. El presente Acuerdo y toda enmienda al mismo serán registrados, después de su firma, en la Organización de Aviación Civil Internacional por (*nombre la Parte que efectúa el registro*).

Artículo 36 **Excepciones**

1. Además de los derechos previstos en el presente Acuerdo, las Partes de un Protocolo relativo al presente Acuerdo otorgan también los derechos para que sus líneas aéreas designadas presten:

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

Artículo 37 **Acuerdos vigentes**

1. A la entrada en vigor del presente Acuerdo entre una Parte y cualquier otra Parte, todo acuerdo bilateral de servicios aéreos vigente entre ellas a la fecha de dicha entrada en vigor será remplazado por el presente Acuerdo.

Artículo 38 **Revisión**

1. El presente Acuerdo estará sujeto a revisión cada [número de años] años a fin de determinar si es necesaria alguna enmienda. Podrá efectuarse una revisión antes de lo previsto si así lo solicitan [número de Partes] de las Partes.

2. Después de consultar con las Partes, el Depositario notificará a las Partes de la fecha acordada y de los procedimientos para la revisión del Acuerdo. Dicha notificación deberá efectuarse [número de días] días antes de la reunión.

Artículo 39 **Denuncia**

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los [número convenido de días] días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.

2. La denuncia se hará efectiva 12 meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.

Artículo 40 **Depositario**

1. El original del presente Acuerdo será depositado ante la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil - CLAC, que será Depositario del presente Acuerdo.

2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo.

3. Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el 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 del Convenio. El Depositario deberá, asimismo, enviar copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.

4. El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo 33 (Solución de controversias) del presente Acuerdo.

Artículo 41

Firma y ratificación

1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los [Gobiernos de las Partes en el Acuerdo].
2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.

Artículo 42 Adhesión

1. Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea Parte en los convenios de seguridad de la aviación mencionados en el Artículo 9 sobre Seguridad de la aviación podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.

Artículo 43 Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el [día convenido] a partir de la fecha de depósito del [número convenido] instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte [número de días] días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.
2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.



1063130.3

Señor
MARCO OSPINA YEPES
Secretario
COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL
CLAC

Asunto: CLAC 3.1/484 "Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos"

Apreciado Señor:

Con un atento saludo y en relación al tema de la referencia, esta autoridad una vez efectuada la revisión correspondiente sobre el Proyecto Multilateral de Cielos Abiertos sometido a consideración de los Estados Miembros, presenta los siguientes comentarios así:

En primer lugar agradecemos la propuesta presentada la cual hace parte de este importante tema en materia de política de transporte aéreo. Al respecto, encontramos algunos artículos modelos como el de "Designación y autorización", "Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización", "Seguridad operacional", "Competencia Leal", "Reconocimiento de Certificados", "Seguridad de los documentos de viaje", "Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas", "Derechos Impuestos a los Usuarios", "Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo", "Personal no nacional y acceso a servicios locales", "Servicios de Escala excepto el literal b)", "Prohibición de Fumar", "Estadísticas", "Consultas", "Solución de Controversias", "Enmiendas", "Registro en la OACI", "Acuerdos vigentes", "Revisión", "Denuncia", "Depositario", "Firma y ratificación" y "Entrada en vigor", sobre los cuales estaríamos conformes.

Frente al esquema aquí planteado de cielos abiertos en cuanto al acceso a los mercados, entre otros aspectos, consideramos que para ello se requiere de un proceso gradual para avanzar hacia esquemas de mayor apertura, donde se garantice la múltiple designación, la libertad de frecuencias y de equipos de vuelo, la concesión de derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad, y la consecución o el otorgamiento de derechos de quinta libertad bajo condiciones de compensación y reciprocidad, como Colombia lo ha venido planteando en las diferentes reuniones de ese organismo internacional, así como en las diferentes Reuniones de Consulta con varios países latinoamericanos.

Ahora bien, en concordancia con lo anterior aplican dichas consideraciones a los artículos referentes a "Otorgamiento de Derechos", "Capacidad", "Fijación de tarifas", "Salvaguardias", "Cambio de capacidad", "Compartición de Códigos y Arreglos de Cooperación", "Arrendamiento", "Excepciones" y lo consignado en el tercer párrafo del Preámbulo.

En cuanto a los artículos sobre "Seguridad de la aviación", "Tránsito Directo" y "Leyes de Competencia", Colombia se encuentra revisando internamente estos temas por lo que por el momento no podemos pronunciarnos al respecto.

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial



Sobre el artículo de "Sistemas de reserva por computadora (SRC)", teniendo en cuenta que durante el 36 Periodo de Sesiones de la Asamblea General de la OACI no existió una recomendación para los Estados sobre la distribución de los productos de las líneas aéreas y se solicitó al Consejo que continúe revisando los desarrollos de la evolución tecnológica y examine si sigue siendo necesario el código SRC de la OACI y las cláusulas Modelo, en consideración a los cambios en la industria, estimamos pertinente discutir esta cláusula en el seno de las reuniones de ese organismo internacional.

Respecto al artículo sobre "Aplicación de las leyes", si bien estamos de acuerdo con el texto propuesto, nos gustaría someter a consideración un nuevo texto que incluye numerales adicionales al planteado en la propuesta de Acuerdo, que resulta favorable a las líneas aéreas de los dos países al incluir un tratamiento no menos favorable que el que otorguen a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra que preste idénticos servicios al aplicar tales leyes y reglamentos (Anexo propuesta). En relación con los artículos referentes a Derechos de Aduana, Impuestos, Conversión de divisas, Transterencias de Ganancias y "Servicios Multimodales" se encuentran en revisión toda vez que involucran otras Entidades, en este último caso, es decir para "Servicios Multimodales", si bien no es una práctica en Colombia y por ende hasta el momento no se ha sido incluido este tipo de cláusulas en sus Acuerdos de Transporte Aéreo, es necesario adelantar consultas con otras Entidades, específicamente con nuestro Ministerio de Transporte.

En cuanto al artículo relacionado con "Protección al Medio Ambiente", en términos generales no encontramos inconvenientes, sin embargo sugerimos eliminar las palabras "...y métodos recomendados..." dejando solamente "... las normas contenidas en los Anexos de la OACI...", las cuales todos los Estados deben acatar.

De otro lado, encontramos en la propuesta enviada disposiciones que irían en contravía de la normatividad colombiana, como es la referente al cabotaje, toda vez que en virtud de lo establecido en el Código de Comercio Colombiano, artículo 1785, la navegación aérea con fines comerciales entre puntos situados en el territorio nacional se denomina cabotaje y se reserva a las aeronaves colombianas, por lo que no sería viable aprobar estas operaciones aéreas en rutas nacionales a una empresa extranjera como sí lo prevé el proyecto enviado, lo cual es concordante con lo previsto en el artículo 7 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

En adición a lo anterior, queremos llamar la atención en el sentido de que el citado artículo 7 impide a los Estados celebrar acuerdos que concedan el privilegio de cabotaje a base de exclusividad a cualquier otro Estado, de tal suerte que no sería posible pactarlo limitándolo exclusivamente a los Estados de la CLAC, sino que en caso de hacerse, dicho privilegio resultaría extensivo indiscriminadamente a cualquier otro Estado.

Así las cosas, los términos del proyecto de Acuerdo no se ajustan al modelo de Acuerdo bilateral establecido por Colombia, el cual se basa igualmente en el Modelo MASA de la OACI, bajo el concepto de reciprocidad e igualdad de oportunidades.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo

EDGAR BENJAMIN RIVERA FLOREZ
Jefe Oficina de Transporte Aéreo (e)

Anexo: Lo anunciado

Proyectó: Ma. Isabel Rojas/Revisó: Claudia Esguerra Barragán

REPUBLICA DE COLOMBIA

AERONAUTICA CIVIL

Unidad Administrativa Especial

**APLICABILIDAD DE LEYES Y REGULACIONES**

1. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativas al ingreso y salida de su territorio de una aeronave que participen en la navegación aérea internacional o la explotación y navegación de dichas aeronaves mientras estén dentro de su territorio, les serán aplicables a las aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante y deberán ser cumplidas por dichas aeronaves a su ingreso, salida y permanencia en el territorio de la primer Parte Contratante.

2. Las leyes y reglamentos de una Parte Contratante relativos al ingreso, permanencia, tránsito o salida de su territorio de pasajeros, tripulaciones, carga y correo, tales como los concernientes a las formalidades de entrada y salida, emigración e inmigración, aduanas, moneda, medidas de salubridad y cuarentena, deberán ser aplicadas a los pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por aeronaves de las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, mientras permanezcan en el territorio de la primer Parte Contratante.

3. Al aplicar tales leyes y reglamentos, las Partes Contratantes –en circunstancias similares– otorgarán a las líneas aéreas designadas de la otra Parte Contratante un trato no menos favorable que el que otorguen a sus propias líneas aéreas o a cualquier otra línea aérea que preste idénticos servicios aéreos internacionales.



REPUBLICA DEL ECUADOR
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

Quito 29 SET. 2008
OFICIO No. DGAC-TX-O-227-08

Señor
Marco Ospina Yépez
Secretario CLAC
Lima, Perú

Me refiero a su comunicación CLAC 3.1/484 mediante la cual solicita análisis y pronunciamiento sobre la NE/06 tratada en el LXXIII Comité Ejecutivo, "Proyectos de Acuerdos Multilaterales Técnico y de Transporte Aéreo", a la que se adjunta **Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos**, elaborado por dicha Comisión. Al respecto, esta Dirección General pone en su conocimiento lo siguiente:

"La Política establecida por el Consejo Nacional de Aviación Civil, autoridad competente legalmente como organismo encargado de la política aerocomercial del país y por lo tanto del otorgamiento de derechos aerocomerciales, ha determinado que por el momento el Ecuador no está en condiciones de celebrar Acuerdos de Cielos Abiertos, manteniendo eso sí un criterio de flexibilización en las negociaciones que bilateralmente se realice.

Con la aclaración necesariamente efectuada, se ha realizado un breve análisis del Proyecto de Acuerdo de Cielos Abiertos, remitido por la Secretaría de la CLAC expresando al respecto:

PREAMBULO.- Se estima que debería suprimirse del segundo considerado la parte que dice: "...Con el mínimo de interferencia y reglamentación gubernamental".

Artículo 1.- Definiciones.- Sin observaciones

Artículo 2.- Otorgamiento de derechos.- Para llegar a un Acuerdo de Cielos Abiertos, el Ecuador mantiene sus reservas conforme se indica inicialmente.

Las aerolíneas quedarían en completa libertad para efectuar sus operaciones, se considera que manteniendo un principio de flexibilidad, la operación de las aerolíneas debe ser



REPUBLICA DEL ECUADOR

DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

controlada por la autoridad aeronáutica, en el aspecto aerocomercial como una medida de protección a los derechos de los usuarios de esos servicios.

No puede permitirse el cabotaje conforme se establece en el numeral 4.

Artículos del 3 al 12.- Sin observación.

Artículo 13.- Derechos de Aduana.- Es un asunto que para cualquier pronunciamiento correspondería analizar con las Autoridades de Aduana, tomando en cuenta el actual Artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

Artículo 14.- Impuesto.- Este asunto igualmente debe ser analizado en coordinación con las autoridades del Servicio de Rentas Interno.

Artículo 15.- Sin observación.

Artículo 16.- Capacidad.- Dentro de un principio de flexibilización, el número de frecuencias debe ser acordado bilateralmente por las autoridades aeronáuticas, no puede quedar a la determinación de las líneas aéreas. En la forma como se ha redactado este Artículo, se establece una total liberalidad en la operación, se estima que corresponde a la autoridad su control.

Artículo 17.- Tarifas.- Dentro de un principio de liberalidad para esta fijación, debe determinarse que estas tarifas corresponderán mínimo a los costos de operación y deberán ser registradas ante la autoridad aeronáutica.

Artículos 18-19.- Sin observación.

Artículo 20.- Conversión de Divisas y transferencias de ganancias.- Este tema es de competencia de otras autoridades, a las cuales de ser necesario, se harían las consultas y coordinaciones respectivas.

Artículo 21.- Venta y comercialización de servicios, sin observación.

Artículo 22.- Personal no nacional y acceso a servicios locales.- Debe indicarse con arreglo a sus respectivas legislaciones.

Artículo 23.- Debe condicionarse a que sea con las aeronaves del tipo autorizado.

Artículo 24.- Servicios de escala.- Sin observación.



REPUBLICA DEL ECUADOR
DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

Artículo 25.- Compartición de Códigos.- Debe condicionarse que aquellos que operen bajo este sistema, deben previamente contar con los respectivos derechos de tráfico, de rutas, frecuencias y derechos. El usuario debe estar suficientemente informado por todos los medios incluyendo el de reserva por computación, de cuál es el operador de la ruta o tramo de ruta que se opera bajo este sistema. No se comparte lo establecido en el numeral 3 de este Artículo.

Artículo 26.- Para la operación con aeronaves arrendadas, particularmente bajo la modalidad *wet lease*, debe contarse previamente con la autorización de la autoridad aeronáutica.

Artículo 27.- Servicios multimodales.- Debería establecerse quién asume la responsabilidad en estos casos, en defensa de los derechos de los usuarios

Artículos: 28-29-30-31-32-33-34-35, sin observación.

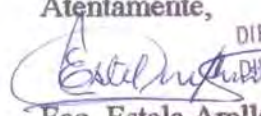
Artículo 36.- Excepciones.- Posibilita inclusive la operación de cabotaje, no admisible este artículo.

Artículos: 37 al 43.- Sin observación.

Se estima que lo indicado sería la posición que debe mantener el Ecuador, frente al Proyecto de Acuerdos Multilaterales de Cielos Abiertos, formulado por la CLAC.”

Esta es la posición enviada por el Señor Subsecretario de Aeropuertos y Transporte Aéreo, a la Dirección General, y la cual me he permitido transcribir.

Atentamente,


DIRECCION DE AVIACION CIVIL
DIVISION DE TRANSPORTE AEREO
LEFATURA
Eco. Estela Arellano Z,
Jefa de Transporte Aéreo



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

CLAC/GEPEJTA/22-NE/11
ADJUNTO 4

**SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

4.1.-2210

México, D.F. a 3 de septiembre de 2008

"2008, año de la educación física y el deporte"

**SR. MARCO OSPINA YEPEZ
SECRETARIO DE LA COMISIÓN
LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
CENTRO EMPRESARIAL REAL, VÍA PRINCIPAL 102,
EDIFICIO REAL CUATRO- 3° PISO
AV. VICTOR ANDRES BELAUNDE 147,
LIMA 27, PERU**

Me refiero a su atenta nota CLAC 3.1/489 de fecha 16 de julio de 2008 mediante la cual solicita comentarios respecto al contenido del Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos.

Sobre el particular, me permito manifestar a usted las siguientes consideraciones:

Una vez analizado el contenido de dicho proyecto de Acuerdo se considera que el mismo no se apega a los lineamientos de nuestra política aeronáutica nacional y práctica en materia de negociaciones internacionales de transporte aéreo, tratándose desde nuestro punto de vista de un convenio demasiado abierto que contribuiría a agudizar la crisis por la que atraviesan la mayor parte de las líneas aéreas latinoamericanas, toda vez que no establece las bases sólidas para garantizar una competencia justa y equitativa únicamente entre transportistas latinoamericanos.

Por lo anterior, se considera que antes de proceder al establecimiento de un acuerdo como el que se plantea, se debería pensar en la flexibilización de los acuerdos bilaterales vigentes, y de acuerdo a la evolución de los mismos, establecer un proceso de apertura gradual que permita a las líneas aéreas de la región desarrollar los mercados bajo un esquema de competencia sana y equitativa.

Al agradecer a usted la atención dispensada a la presente, aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

**ATENTAMENTE
SUFRAGIO EFECTIVO, NO REELECCIÓN
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

LIC. Y P.A. GILBERTO LÓPEZ MEYER

C.c.p. Ing. Dionisio Méndez Mayora - Representante Permanente de México ante la Organización de Aviación Civil Internacional - 999 University Street, Suite 1440, Montreal, Quebec, Canadá H3C5J9. Para su conocimiento.

C.c.p. Lic. Enrique Moreno Navarro - Director General Adjunto Técnico. Para su conocimiento.



PERÚ Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

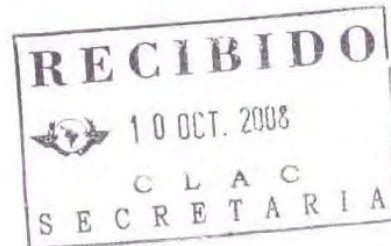
Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de las Cumbres Mundiales en el Perú"

07 OCT. 2008

Lima,

OFICIO N° 1409-2008-MTC/12



Señor

Marco Ospina Yépez

Secretario

Comisión Latinoamericana de Aviación Civil

Presente.-

Referencia : CLAC 3.1/484

Tengo el agrado de dirigirme a usted en atención a su Facsímil en referencia, a través del cual informa que el Comité Ejecutivo, en su LXXIII Reunión (Bogotá, Colombia, el 17 de junio de 2008), acordó solicitar a los Estados que envíen sus comentarios a la Secretaría sobre el "Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos", en un plazo no mayor a 90 días, recomendando prestar especial atención a los artículos 7 y 8 para completar o no la elaboración de un "Proyecto de Acuerdo Multilateral Técnico" independiente.

Sobre el particular, esta Dirección General hace de su conocimiento lo siguiente:

El citado Proyecto de Acuerdo, plantea la liberalización total del transporte aéreo con el otorgamiento de todos los derechos aerocomerciales sin límite de empresas designadas y capacidad, incluyendo la admisión del cabotaje, entre las partes que lo suscriban.

* Cabe hacer notar en este punto, que la legislación aeronáutica nacional establece el marco regulatorio general de la actividad aeronáutica en el Perú, señalando los criterios que deben ser seguidos para el otorgamiento de derechos aerocomerciales en las negociaciones de acuerdos internacionales, los cuales establecen que tales derechos deben ser otorgados en condiciones de equitativa reciprocidad.

Esta Dirección General considera, que en el caso de las negociaciones bilaterales es posible el análisis de la reciprocidad y la conveniencia o no para cada uno de los Estados el otorgamiento de los derechos aerocomerciales, situación que no se presentaría en el caso de acuerdos multilaterales como el propuesto, en tanto los mismos son abiertos a la adhesión posterior de otros Estados.



**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General
de Aeronáutica Civil**

Por otro lado, en lo que respecta al cabotaje que se contempla en el Proyecto alcanzado, como un derecho otorgado entre las Partes, el Convenio de Chicago reconoce el derecho de cada Estado a negar su ejercicio. En concordancia con lo dispuesto en el Convenio, la Ley de Aeronáutica Civil del Perú prohíbe el cabotaje a explotadores extranjeros. En este sentido, el Proyecto estaría en evidente contradicción con nuestra legislación.

En lo que respecta al Artículo 7 del Proyecto de Acuerdo, el Numeral 3 reserva a las Partes el derecho de no reconocer, en lo que respecta a los vuelos sobre su territorio o al aterrizaje en el mismo, los certificados y licencias otorgadas por otras Partes. Consideramos que tal tratamiento resulta congruente, únicamente, en el caso desarrollado en el numeral 2, cuando el Estado Parte que otorga la licencia o el certificado, ha notificado diferencias de las normas mínimas establecidas en el Convenio de Chicago, pues aceptarlo, en todos los casos, significaría apartarse de lo dispuesto en el artículo 33° del mencionado Convenio.

Con relación al artículo 8° sobre Seguridad Operacional, el numeral 4 establece que cuando sea indispensable adoptar medidas urgentes para garantizar la seguridad de las operaciones de una línea aérea, cada Parte se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias líneas aéreas de las demás Partes. Se sugiere hacer referencia a que la suspensión se efectúa a las autorizaciones que son otorgadas por la Parte que toma la medida de suspensión o modificación, pues la redacción del texto también podría llevar a interpretar que se podría suspender la autorización otorgada por las demás Partes, posibilidad que no sería admisible por carecer el Estado, de competencia respecto a las autorizaciones que no son otorgadas por él.

Finalmente este Despacho debe señalar que la opinión alcanzada no debe significar una expresión de voluntad sobre la adhesión del Estado Peruano al Proyecto de Acuerdo alcanzado.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima personal.



ERNESTO LÓPEZ MAREOVICH
Director General de Aeronáutica Civil

From: Maria Jimenez [mailto:m.jimenez@inac.gov.ve]
Sent: Jueves, 04 de Septiembre de 2008 05:42 a.m.
To: 'Comision Latinoamericana de Aviacion Civil'
Cc: 'Maria Marcela Salazar'
Subject: RE: "Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos"

Estimado Marcos Ospina

Tengo el agrado de dirigirme a usted en la oportunidad de saludarlo y a la vez dar respuesta a comunicación N° CLAC 3.1/484, de fecha 16 de julio de 2008, en la que solicita a los Estados que envíen sus comentarios a la Secretaría sobre el "Proyecto de Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos".

En tal sentido, este Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela no tiene observaciones al mencionado Proyecto.

Sin más a que hacer referencias, me despido de usted,

Lic. María Eugenia Jiménez
Coordinadora de Relaciones Aeronáuticas Nacionales e Internacionales
Oficina de Relaciones con la Aviación Civil
Telef: +58 212 277 45 76
Fax: + 58 212 277 44 38
Celular: + 58 416 624 76 10