

**SÉPTIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO(GEPEJTA/7)**

(La Habana, Cuba, 28 al 30 de marzo 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)

1. Cabe recordar que durante el bienio anterior esta Secretaría continuó con la tarea de seguimiento y evaluación de los aspectos políticos, económicos y jurídicos de integración mundial, regional y subregional, manteniendo informado de ello tanto al GEPEJTA como al Comité Ejecutivo; asimismo, la CLAC siguió cumpliendo con su labor de fortalecimiento de los procesos de integración.
2. En ese sentido, a continuación se presenta información sobre los últimos acontecimientos con 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, 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 de Chile, 1 y 2 de marzo de 2001).

IX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA)

3. Entre los días 1 y 2 de febrero de 2001, se llevó a cabo la IX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), en la sede de la Secretaría General, en Lima, Perú.

4. Las sesiones de trabajo contaron con la participación de las autoridades nacionales competentes de Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Asimismo, con los representantes de AALA/ATAC, CLAC, OACI, y con la participación del Consultor, señor José Manuel Sánchez Cvitanic. La Agenda tratada en dicha reunión fue la siguiente:

- Traspaso oficial de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA):
 - Palabras del Presidente saliente, Edgardo Rebagliati Castañón, Director General de Transporte Aéreo del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción del Perú.
 - Traspaso oficial de la Presidencia al señor General (Av.) Román Aquiles Gómez Ruiz, Director General de Transporte Aéreo del Ministerio de Infraestructura de la República Bolivariana de Venezuela.
- Análisis del documento elaborado por el Consultor José Manuel Sánchez “Estudio sobre la evaluación global del proceso de integración del transporte aéreo subregional”, de acuerdo a lo establecido en la VII Reunión Ordinaria del CAAA, celebrada los días 15 y 16 de marzo de 1999.
- Plan de Trabajo 2001.
- Varios.

5. Durante la reunión el Consultor realizó una presentación detallada del documento señalado anteriormente con las aclaraciones requeridas por las autoridades y demás participantes a la reunión. Posteriormente, se hizo una revisión general de las treinta y cinco (35) Recomendaciones formuladas por el Consultor para establecer en cuáles existía consenso de aceptación o de rechazo. Asimismo, mediante Resolución CAAA Nro. IX-13 se aprobó la conformación de un Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo, el mismo que estará encargado de analizar detalladamente el desarrollo y acciones a seguir. Los temas que alcanzaron un consenso fueron los siguientes:

- Apertura de Derechos de Tráfico Intrasubregionales
- Competencia desleal
- Uniformidad en el concepto de nacionalidad

- Informe Estadístico
- Otorgamiento de Permisos Aerocomerciales
- Determinación estandarizada del Producto Interno Bruto del Transporte Aéreo
- Recopilación de instrumentos internacionales sobre transporte aéreo
- Aeropuertos y navegación aérea
- Posiciones comunes para negociación con terceros países
- Armonización de normas
- Revisión del sistema de permisos aerocomerciales
- Seguridad operacional
- Facilitación aeroportuaria
- Recomendaciones de la CLAC
- Organización Mundial de Comercio (OMC)
- Actividades de capacitación

6. El Acta de la citada reunión se acompaña a la presente como **Adjunto 1**.

Asociación de Estados del Caribe (AEC)

7. De acuerdo a una comunicación recibida de Cuba, se nos ha informado que durante la VI Reunión del Consejo de Ministros de la AEC, celebrada en San Pedro Sula, Honduras en diciembre de 2000, se adoptó la Resolución N°5/00 “Criterios de Política Común sobre Transporte Aerocomercial en la Asociación de Estados del Caribe” (**Adjunto 2**) la cual constituye la culminación de una tarea emprendida por el Comité Especial de Transporte de esa Asociación.

8. Al respecto y para dar respuesta a lo acordado por los Jefes de Estado en la I Cumbre celebrada en Puerto España en el año 1995 de “unir al Caribe por aire y por mar”, consideraron que era necesario continuar con los esfuerzos para desarrollar un documento vinculante que les permita cumplir dicho mandato.

9. La Secretaría de la AEC ha circulado para la consideración de sus Estados Miembros y asociados una propuesta de Acuerdo con relación al Transporte Aéreo entre los territorios de los Estados miembros y asociados (**Adjunto 3**). Documento que ha sido elaborado por Aruba y presentado en la IV Reunión del Comité Especial de Transporte celebrada en setiembre de 2000.

10. El documento señalado en el párrafo anterior fue motivo de análisis por parte de los Estados miembros y miembros asociados, los mismos que presentaron ciertos comentarios y posiciones (**Adjunto 4**), con el propósito de que los técnicos especializados y las Autoridades de Aviación Civil dispongan de suficientes elementos de juicio para elaborar el documento vinculante que será sometido a consideración de la III Cumbre de Jefes de Estado de la AEC y presentado previamente en la próxima reunión del Grupo de Trabajo y de Expertos en Transporte Aéreo, que se llevará a cabo los días 15 y 16 de marzo de 2001.

11. Dado que la reunión de la AEC, se celebrará días antes de la reunión del GEPEJTA/7, la información de lo que se acuerde será informado verbalmente en esta última por la delegación de Cuba.

Participación de la Comunidad Andina de Naciones en el I Foro Nacional ALCA /Perú

12. Durante la realización del I Foro Nacional ALCA/Perú (Lima, Perú, febrero de 2001), el Secretario General de la Comunidad Andina de Naciones manifestó, entre otras cosas, que el proceso de integración andino se fundamenta en el principio del "regionalismo abierto", con lo cual, señala que no es suficiente consolidar el mercado subregional sino que se requiere además la búsqueda de otros mercados para las exportaciones. En este sentido, manifestó que el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA) es perfectamente compatible con el proceso de integración andino.

13. Por otra parte, señaló que los objetivos del ALCA se limitan a la creación de una zona de libre comercio, mientras que el proyecto subregional de la CAN prevé un modelo de integración más profundo, no sólo en lo comercial sino también en lo político y social, encontrándose actualmente en el proceso de conformación del Mercado Común Andino. Con base en el principio del "regionalismo abierto", la Comunidad Andina viene ejecutando una estrategia global de negociaciones comerciales; y el ALCA es uno de los ejes principales de esa estrategia, pero no es el único.

14. Manifestó además, que la Comunidad Andina, luego de haber suscrito nuevos acuerdos de preferencias arancelarias con Brasil y Argentina, próximamente iniciará las negociaciones para la creación de una Zona de Libre Comercio con el Mercosur, las cuales deberán concluir en enero de 2002, tres años antes de la fecha que se ha adoptado como meta para la culminación de las negociaciones del ALCA. A su vez, este acuerdo de libre comercio con Mercosur será la piedra angular para la conformación del espacio común sudamericano, conforme al mandato adoptado por los Jefes de Estado en la pasada Cumbre de Brasilia. Indicó que el desarrollo de un espacio económico y de cooperación entre los países de América del Sur debe ser congruente con el propósito de avanzar cada vez más hacia una integración de América Latina y del Caribe, promoviendo una concertación regional que contribuya a alcanzar una participación más equilibrada en las negociaciones para la creación del Área de Libre Comercio de las Américas en el año 2005.

15. Asimismo, durante su exposición informó que la Comunidad Andina había venido desarrollando negociaciones con los países centroamericanos del llamado "Triángulo Norte" (Guatemala, El Salvador y Honduras) y con otros países de la región. De igual manera que los Países Miembros de la CAN habían suscrito individualmente una serie de acuerdos comerciales con otros países de la región, como Chile, México y las naciones del Caribe. Finalizó su exposición señalando que la estrategia de negociaciones de la Comunidad Andina no se limitaba al hemisferio, ya que entre sus objetivos se encontraba la eventual suscripción de un acuerdo de asociación con la Unión Europea, la profundización de sus vínculos con otras áreas económicas y el fortalecimiento del sistema multilateral de comercio.

Reuniones del Consejo de Comercio de Servicios de la Organización Mundial de Comercio (OMC)

Examen del Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo

16. El 4 de diciembre de 2000, se reunió en Ginebra, Suiza, el Consejo de Servicios de la Organización Mundial de Comercio (OMC), para examinar los avances logrados en el sector de transporte aéreo y el funcionamiento del Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre Comercio de Servicios (GATS). Esta reunión contó con la participación de 55 de los 140 miembros de la OMC, 2 países observadores, la UNCTAD y la OACI.

17. Actualmente, el Anexo sobre los Servicios de Transporte Aéreo del GATS sólo cubre tres de los llamados derechos "blandos"; la reparación y mantenimiento de aeronaves, los servicios de reserva por computadora, y la venta y comercialización (cuya continuidad fue aprobada por el Consejo en una reunión anterior realizada en setiembre de 2000). En la citada reunión se analizó la posible adición de otros derechos "blandos" y se inició el examen de derechos "duros" o de tráfico, no llegando a una conclusión definitiva. Cabe aclarar que un creciente número de miembros de la OMC estuvo dispuesto a considerar la inclusión de, por lo menos, algunos aspectos. La principal consideración de los "derechos duros" tendrá lugar en otra reunión a realizarse este año, posiblemente en abril, sobre la base de la documentación de la Secretaría de la OMC referente a los elementos de los acuerdos bilaterales sobre servicios aéreos, incluyendo capacidad, tarifas y designación de los transportistas aéreos; la propiedad y el control de los transportistas aéreos, incluyendo alianzas y códigos compartidos; asignación de turnos; y subsectores de carga, transporte no regular y multimodal (considerados como principales candidatos para una sustancial inclusión en el Anexo).

Anexo sobre el turismo

18. En una sesión especial del Consejo sobre Comercio de Servicios realizada el 5 de diciembre, se discutió un Anexo sobre Turismo del GATS. En dicha reunión no se presentó el proyecto vigente, pero contuvo algunos elementos de transporte aéreo, como por ejemplo, los

métodos considerados anti-competitivos, incluyendo el acceso a los aeropuertos y a los servicios de reserva por computadora. El concepto de un Anexo sobre Turismo, originalmente propuesto por tres miembros de la OMC, contó esta vez con mayor apoyo, y el proyecto sería materia de una discusión informal durante un seminario que se llevó a cabo en Ginebra, el 27 y 28 de febrero del presente año, bajo el auspicio del Consejo de Comercio de Servicios, y con el apoyo de la Organización Mundial de Turismo y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), al cual la OACI fue invitada.

Reuniones con los delegados y personal de la OMC

19. Durante la reunión, el observador de la OACI sostuvo conversaciones con varias delegaciones y con expertos en telecomunicaciones, turismo y transporte aéreo de la Secretaría de la OMC. Asimismo, realizó consultas con el Director de Servicios de la OMC, en las que planteó el tema de un posible Memorandum de Entendimiento entre la OACI y la OMC (posiblemente, similar al acuerdo existente entre la UIT y la OMC), propuesta que fue acogida favorablemente por el Director de Servicios, salvo por los miembros de la OMC quienes se mostraron renuentes a suscribir tales acuerdos, por lo que su desarrollo podría tomar mucho tiempo.

Conclusión

20. Es importante resaltar que, hasta ahora, se trata simplemente de un proceso de revisión por parte de la OMC, sin compromiso alguno, y que aún queda por resolver una serie de cuestiones de procedimiento. Al mismo tiempo, el proceso de revisión ofrece indicios para el proceso de negociación, el cual comenzará seriamente en el presente año. Al respecto, el transporte aéreo, que reviste un carácter singular en el sentido que no está incluido en el GATS en forma significativa, es comparado frecuentemente con otros sectores (particularmente, el de telecomunicaciones) que sí están incluidos en forma más extensa, y existe, también, una fuerte interrelación entre las discusiones sobre servicios y aquéllas sobre agricultura. En esta ronda de reuniones, algunos miembros de la OMC (todos Estados en desarrollo, salvo uno) se refirieron a la OACI como el foro apropiado para desarrollar la reglamentación económica del transporte aéreo. No obstante, el trabajo inicial de análisis del transporte aéreo y el desarrollo de un Anexo sobre Turismo apuntan a la necesidad de una continua vigilancia y a una activa promoción e intervención por parte de la OACI. En este sentido, la OACI debería dar prioridad a la realización de un trabajo sustancial en los temas en cuestión y convocar una Conferencia sobre Reglamentación del Transporte Aéreo lo más pronto posible luego de una sólida preparación al respecto.

Acuerdo de Fortaleza

21. Durante los días 1 y 2 de marzo de 2001, en la ciudad de Santiago de Chile, se reunió el Consejo de Autoridades Aeronáuticas a fin de tratar el tema de la modificación del Acuerdo de Fortaleza y la entrega de Presidencia y de la Secretaría. El Acta correspondiente se acompaña como **Adjunto 5**.

22. Con relación al perfeccionamiento del Acuerdo de Fortaleza, se llegó a un consenso sobre las exigencias que deben ser mínimas y se propuso adoptar en la Subregión un procedimiento normativo similar al establecido por Brasil para otorgar los permisos de todos los vuelos subregionales. También para revitalizar el Acuerdo de Fortaleza se propuso estudiar la posibilidad de cobrar a los vuelos subregionales las mismas tasas aeronáuticas que los países miembros cobran a sus vuelos domésticos.

23. De acuerdo a los resultados obtenidos en esta reunión, se observa el avance respecto al tema de liberalización de los servicios subregionales, debido a que se consideró la necesidad de terminar con la superposición de dos marcos regulatorios, el de los Acuerdos Bilaterales y el del Sistema Subregional, y en la conveniencia de liberalizar los derechos de tráfico. En esta materia el Consejo, con el voto favorable de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, aprobó una Resolución que propone un Cronograma de Liberalización, sobre el cual Argentina dejó sentado en el Acta las razones por las cuales no aprobaba dicha Resolución.

24. Por su parte, las autoridades aeronáuticas de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay acordaron un Memorándum de Entendimiento, aprobando desde ya el cronograma de liberalización propuesto, el mismo que quedó abierto a la adhesión de las autoridades aeronáuticas de los restantes países miembros.

25. Se estima que para el año 2003, de la misma manera como viene sucediendo en la Comunidad Andina, se logre la flexibilización de los derechos de tráfico entre los países suscriptores del Acuerdo de Fortaleza. Por tanto, estimamos que en el futuro, tanto los países miembros del Acuerdo de Fortaleza como de la Comunidad Andina, podrían discutir y procurar una mayor apertura de los tráficos, con lo que se consolidaría una probable base de política aérea sudamericana, tomando en cuenta además, que dos países miembros de la Comunidad Andina, Bolivia y Perú, también forman parte del Acuerdo de Fortaleza.

26. Respecto al cambio de Presidencia del Consejo, tal como lo establece el artículo 10 del Reglamento del Consejo y habiendo transcurrido el plazo pertinente, el Representante de Chile entregó la misma al Representante del Paraguay.

27. Por otro lado, en dicha reunión el Representante de Chile informó que el Congreso de su país aprobó el Acuerdo de Fortaleza y que el Instrumento de Ratificación se depositó en Diciembre de 2000, con lo que sólo restaría que Argentina ratifique el citado Acuerdo.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

28. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio, intercambiar puntos de vista y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinentes.

ACTA FINAL

IX REUNION ORDINARIA DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS (CAAA)

La IX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), fue convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina, y se llevó a efecto en su sede, los días 1 y 2 de febrero de 2001.

I INSTALACION

En el acto de instalación hizo uso de la palabra el doctor Edgardo Rebagliati Castañón, Director General de Aeronáutica Civil del Perú y Presidente del CAAA, dando la bienvenida a las Delegaciones e hizo una breve presentación del evento.

A continuación el señor doctor Víctor Rico Frontaura, Director General de la Secretaría General de la Comunidad Andina, auguró el mayor de los éxitos en las deliberaciones a desarrollarse durante las sesiones de trabajo sobre los temas de la Agenda que se apruebe.

II PARTICIPANTES

Las sesiones de trabajo contaron con la participación de las autoridades nacionales competentes de Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Asimismo, con los representantes de AALA/ATAC, CLAC, OACI, y con la participación del Consultor, señor José Manuel Sánchez Cvitanic.

La lista de los participantes consta como **ANEXO I** de la presente Acta Final.

III DESARROLLO DE LA REUNION

Constatado el quórum reglamentario, se sometió a consideración de las autoridades la Agenda Tentativa, la misma que fue aprobada en la forma siguiente:

1. Traspaso oficial de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA):
 - 1.1 Palabras del Presidente saliente, doctor Edgardo Rebagliati Castañón, Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción del Perú.
 - 1.2 Traspaso oficial de la Presidencia al señor General (Av.) Román Aquiles Gómez Ruiz, Director General de Transporte Aéreo del Ministerio de Infraestructura de la República Bolivariana de Venezuela.

2. Análisis del documento elaborado por el Consultor José Manuel Sánchez “Estudio sobre La Evaluación Global del Proceso de Integración del Transporte Aéreo Subregional”, de acuerdo a lo establecido en la VII Reunión Ordinaria del CAAA, celebrada los días 15 y 16 de marzo de 1999.
3. Plan de Trabajo 2001-2002.

Punto 1 de la Agenda:

Presidencia del Comité Andino de Autoridades de Aeronáutica (CAAA)

1.1 Palabras del Presidente saliente (Perú)

1.2 Traspaso oficial de la Presidencia del CAAA del Presidente saliente (Perú) al Presidente entrante (Venezuela).- Propuesta Plan de Trabajo 2000-2001

Las delegaciones asistentes manifestaron en que correspondía a la autoridad de la República Bolivariana de Venezuela asumir la Presidencia del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), teniendo en consideración lo dispuesto por la Decisión 427 Orden de la Presidencia del Consejo Presidencial Andino y de los Organos del Sistema Andino de Integración, dentro del cual se encuentra considerado el CAAA, cuyo Artículo 2 determina que a partir del 1º de junio del 2000, se aplicará la rotación con estricto orden alfabético, iniciándose con el mencionado País Miembro.

En este contexto, el Presidente saliente del CAAA, doctor Edgardo Rebagliati Castañón, Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción del Perú, hizo uso de la palabra. El texto de su intervención se adjunta a esta Acta Final como **ANEXO II**.

Seguidamente se procedió a realizar la transferencia de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) a la autoridad nacional competente de transporte aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, señor General (Av.) Román Aquiles Gómez Ruiz, Director General de Transporte Aéreo; hecho del cual se deja expresa constancia en esta Acta.

Punto 2

Análisis del documento elaborado por el Consultor José Manuel Sánchez “Estudio sobre La Evaluación Global del Proceso de Integración del Transporte Aéreo Subregional”, de acuerdo a lo establecido en la VII Reunión Ordinaria del CAAA, celebrada los días 15 y 16 de marzo de 1999.

El Consultor hizo una presentación detallada del documento con las aclaraciones requeridas por las autoridades y demás participantes a la reunión. A continuación el Presidente propuso hacer una revisión general de las treinticinco (35) Recomendaciones formuladas por el Consultor que permitan establecer en cuáles existía consenso de aceptación o de rechazo. Sobre las aceptadas, además, se adoptaría el procedimiento a seguir para su aplicación e incorporación en el Plan de Trabajo. Posteriormente, se analizarían las demás Recomendaciones para decidir lo que convenga respecto a ellas.

El CAAA acepta la propuesta, y para cumplir esta finalidad, consideraron conveniente conformar un Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo, que tenga como finalidad analizar detalladamente los desarrollos y acciones a seguir y presenten propuestas finales a una próxima reunión del CAAA. Se aprueba su constitución mediante Resolución CAAA Nº IX-13, la cual consta en el **ANEXO III** de la presente Acta Final.

PUNTOS CONSENSUADOS

Apertura de Derechos de Tráfico Intrasubregionales

Recomendación 2

Mantener la actual apertura de derechos de tráfico de Terceras, Cuartas y Quintas Libertades dentro de la Subregión.

Las autoridades consideran que no debe haber ningún retroceso en el proceso sobre esta materia.

Competencia desleal

Recomendación 10:

Los Países Miembros, en la elaboración de sus acuerdos aerocomerciales bilaterales con países extrasubregionales, deben considerar la introducción de la cláusula modelo sobre competencia desleal contenida en la Recomendación A 13-3 de la CLAC.

Recomendación 11

Proponer a la Comisión de la Comunidad Andina un proyecto de Decisión sobre competencia desleal con base en el siguiente texto:

- Decisión XXX

Normativa sobre competencia desleal en el transporte aéreo.-

Artículo 1.- Cada uno de los Países Miembros adoptará todas las medidas apropiadas dentro de su jurisdicción para eliminar cualquier forma de discriminación o prácticas de competencia desleal que tengan un efecto adverso sobre la posición competitiva de las líneas aéreas de los otros Países Miembros.

Artículo 2.- Se entiende por competencia desleal cualquiera acción en que se abuse de una posición dominante, con la intención de dañar a un competidor.

Artículo 3.- Las prácticas de competencia desleal que los Países Miembros deben considerar pueden tener, entre otras, una o más de las siguientes características:

- a) Introducir una capacidad o frecuencias excesivas.
- b) Operar con factores de ocupación promedio, excesivamente bajos.
- c) Aplicar tarifas y fletes insuficientes para cubrir el costo de proporcionar los servicios de transporte aéreo, incluyendo los servicios relacionados, en forma permanente en lugar de temporal.
- d) Causar graves perjuicios económicos a otros transportistas.
- e) Prácticas que reflejen un intento de debilitar o sacar del mercado a un transportista.
- f) Prácticas que sean notablemente diferentes a la conducta previa del transportista en ese o en mercados similares.

Artículo 4.- Si un País Miembro identifica una práctica que considera desleal, solicitará al País Miembro cuya nacionalidad posee el transportista que la esté realizando que adopte las medidas pertinentes para su eliminación. Si dicho País Miembro no concuerda con que se trata de una práctica desleal o no adopta las medidas apropiadas a satisfacción del País Miembro que solicitó dichas medidas, ambos Países Miembros se esforzarán en encontrar un punto de acuerdo.

Artículo 5.- Si no hay acuerdo entre los Países Miembros respecto de lo referido en el artículo anterior, el País Miembro que haya solicitado que se adopten medidas, podrá recurrir al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, a fin de que éste determine las medidas que el otro País Miembro deberá adoptar.

Hubo consenso en la necesidad de desarrollar el artículo 19 de la Decisión 297 para prevenir o corregir las distorsiones generadas por competencias desleales en los servicios de transporte aéreo. Asimismo, se encontró apropiada la recomendación del Consultor, pero introduciendo los ajustes necesarios para que concuerde con las normas y políticas existentes en el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

Por tanto, se encargó a la Secretaría General presente al Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo un proyecto de Decisión sobre competencia desleal, tomando en consideración la Recomendación A 13-3 de la CLAC.

Uniformidad en el concepto de nacionalidad

Recomendación 12:

Considerar que en una empresa nacional de transporte aéreo es más importante el requisito que su sede real y efectiva se encuentre en el territorio nacional, que la nacionalidad de sus propietarios. Para este efecto se propone modificar la definición de empresa nacional de transporte aéreo que aparece en la Decisión 320, Artículo 1, inciso 2°, quedando en la siguiente forma: **“Para los efectos de la presente Decisión, se entiende por empresa nacional de transporte aéreo susceptible de ser designada, aquella legalmente constituida en el País Miembro designante, y que tenga allí su domicilio principal y su sede real y efectiva”**.

Recomendación 13:

Para los efectos de determinar lo que se entiende por **“sede real y efectiva”** de una empresa nacional de transporte aéreo susceptible de ser designada, el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas podría aprobar los siguientes criterios:

- a) Los aviones deben estar basados en el territorio nacional, teniendo allí su base de mantenimiento, e iniciándose desde allí todas sus operaciones.
- b) Las tripulaciones deben ser nacionales.
- c) La compañía debe asumir la dirección técnica de sus aviones y no ser una mera fletadora de estos.
- d) Los aviones, aunque sean arrendados, no deben pertenecer todos a un solo transportador extranjero.

Se acuerda modificar el párrafo segundo del artículo 1º de la Decisión 320, con base en el texto recomendado por el Consultor. Si bien hubo consenso sobre los criterios que deben seguir las autoridades aeronáuticas sobre lo que sería “la sede real y efectiva”, se consideró conveniente que los mismos se revisen en el Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo

Informe Estadístico

Recomendación 16:

Las estadísticas de tráfico aéreo deberían difundirse no sólo por rutas sino también por empresas.

Recomendación 34:

Que la Secretaría de la Comunidad Andina consulte a los Estados Miembros sobre sus requerimientos de información estadística, y de la necesidad de un sistema diferente al desarrollado por la CLAC.

Recomendación 35:

Que en base a los resultados alcanzados, en la consulta de la Recomendación 34, de ser necesario se establezcan términos de referencia para un estudio, que considere a un Experto en Estadística y un Analista de Sistema para desarrollar un Sistema Andino de Estadística Integrado que sobre la base de lo disponible en la CLAC, permita alcanzar los objetivos subregionales de información del transporte aéreo.

Las autoridades compartieron la Recomendación 16, pero después de un amplio debate con los responsables del área de estadística de la Secretaría General y con el representante de la CLAC, se concluyó en que en ningún momento se debe duplicar información y lo conducente es utilizar las estadísticas que obtiene y procesa la CLAC de las autoridades competentes. Teniendo en cuenta las necesidades específicas que puede tener la Secretaría General, se acordó realizar reuniones conjuntas entre las dos entidades, con la finalidad de ofrecer estadísticas subregionales con criterios uniformes para mejorar la calidad de la información. Esta información puede incorporarse a la página web de la CAAA.

Finalmente, la CLAC invitó a la Secretaría General para que se incorpore al Grupo Ad-Hoc sobre tema estadístico.

Otorgamiento de Permisos Aerocomerciales

Recomendación 17:

Para los efectos de reflejar mejor el objetivo de permitir con la mayor expedición la operación de una aerolínea andina autorizada y designada por su País, en otro País Miembro, se propone sustituir el inciso 1° del Artículo 5 de la Decisión 320, modificado por el Artículo 1° de la Decisión 361, por el siguiente: **“Artículo 5.- El organismo nacional competente que sea notificado por otro País Miembro, con la designación hecha a una empresa de transporte aéreo, permitirá en forma inmediata la realización de los servicios autorizados por el país designante, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos: ...”**.

Las autoridades no consideraron pertinente aceptar esta Recomendación. Sin embargo, a propuesta de la Delegación del Ecuador, se considera fundamental establecer requisitos uniformes entre los Países Miembros, por tanto, se recomendó analizarlos en el Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo.

Determinación estandarizada del Producto Interno Bruto del Transporte Aéreo

Recomendación 19

Considerando la importancia de conocer la incidencia que para el desarrollo de la subregión tiene el subsector transporte aéreo y su participación en el producto interno bruto global, la Secretaría General debería impulsar un estudio que establezca un método que determine una forma estandarizada de calcular el producto interno bruto del transporte aéreo.

Esta metodología debería ser utilizada por toda la subregión a partir de una fecha predeterminada.

La Secretaría General transmitiría esta recomendación al Consejo Asesor de Ministros de Hacienda o Finanzas, Bancos Centrales y Responsables de Planeación Económica, para que se sirvan estudiarla y adoptar las acciones que consideren convenientes. La Secretaría General informa que también lo solicitará para los demás modos de transporte, puesto que estos también presentan el mismo problema.

Recopilación de instrumentos internacionales sobre transporte aéreo

Recomendación 20:

Recopilar todos los convenios e instrumentos internacionales en materia de transporte aéreo suscritos por los Países Miembros y procesar esa información para determinar cómo cada País Miembro ha intercambiado derechos de tráfico con otros países.

Si bien la recomendación fue aceptada, y dado que la CLAC los tiene recopilados, y pueden ser consultados por cualquier interesado, se considera conveniente acoger la propuesta de la delegación de Colombia de utilizar un formato que recopile los aspectos principales de cada uno de los Convenios Bilaterales para adaptarlo en los demás Países Miembros, a efectos de elaborar un consolidado andino y una posible publicación en la futura página web del CAAA. Dicha tarea se le encomendó al Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo.

Aeropuertos y navegación aérea

Recomendación 21:

Que los Estados intensifiquen los procesos de concesión y/o privatización de la gestión aeroportuaria, incorporando al sector privado a la administración y operación de las instalaciones aeroportuarias, y que para la ejecución de estos proyectos obtengan todas las asesorías necesarias para el éxito del proceso y el logro de los objetivos nacionales, considerando las recomendaciones y guías de la OACI y la CLAC al respecto.

Recomendación 22:

Que la Secretaría General de la Comunidad Andina genere un procedimiento de seguimiento en los planes regionales del CNS/ATM con el fin de alertar a los Estados de la subregión de posibles atrasos del cumplimiento del Plan Mundial de la OACI.

Las autoridades no consideran necesario aceptar estas Recomendaciones.

Posiciones comunes para negociación con terceros países

Recomendación 23:

Avanzar en el proceso de **concertar** posiciones comunes que se podrían formar para negociar con terceros países. En este sentido el ejercicio de buscar esos elementos comunes puede ser muy beneficioso y pronto se podría comenzar por negociar en conjunto a nivel comunitario los mismos derechos que ya se han dado recíprocamente los países comunitarios con algún otro país determinado de la región latinoamericana.

No obstante lo dispuesto en el literal j) del artículo 15 de la Decisión 297, hubo consenso en que conseguir este objetivo es un logro a largo plazo, y que es una tarea a la que se debe llegar gradualmente, y debe ser materia de reflexión permanente en el seno del CAAA. Se consideró conveniente que un buen punto de partida sería contar con la información prevista en la Recomendación 20.

Armonización de normas

Recomendación 24:

Que el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas establezca un grupo de trabajo permanente para la armonización y actualización de normas técnicas y disposiciones legales, con términos de referencia y programa de trabajo establecido y aprobado por el CAAA.

Recomendación 25:

Que el Grupo de Trabajo establecido de acuerdo a la Recomendación 24 designe delegados permanentes ante el Grupo OACI CAR/SAM, responsable de la armonización a nivel regional, y que impulse estas actividades, proponiendo al Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas la adopción de las normas elaboradas por dicho Grupo Ad hoc.

Con relación a la Recomendación 24, si bien el literal e) del artículo 15 de la Decisión 297 precisa que el CAAA debe promover la armonización y actualización de las normas técnicas y disposiciones legales vigentes en los Países Miembros en materia aeronáutica, es una tarea que aún no se ha ejecutado. Por tanto, se encarga al Grupo de Trabajo Técnico sobre Transporte Aéreo la realización de esta tarea, preparando propuestas para el CAAA, teniendo en cuenta que la OACI y la CLAC tienen publicaciones especializadas sobre la materia.

Las autoridades no consideraron conveniente adoptar la Recomendación 25.

Revisión del sistema de permisos aerocomerciales

Recomendación 26:

Dar cumplimiento a lo establecido en el Artículo 18 de la Decisión 297, enviando la información a que se refiere dicho Artículo, a los restantes Países Miembros y a la Secretaría General, a fin de que se pueda revisar el sistema de permisos aerocomerciales.

Se reiteró la necesidad de dar cumplimiento a lo estipulado en el artículo 18 de la Decisión 297. Vale la pena mencionar que Colombia ya tiene incorporada la información en internet, y que el Perú próximamente lo implementará.

Seguridad operacional

Recomendación 27:

Que se establezca un grupo de seguimiento de la seguridad operacional en la subregión, con términos de referencia determinados y objetivos definidos por la CAAA, y que este grupo se incorpore con delegados propios a las actividades del Proyecto OACI/CLAC para las regiones Caribe y Sudamérica, como una forma de acelerar el proceso de certificación de la autoridad aeronáutica y de eliminar las barreras operacionales impuestas.

Se consideró que no era conveniente crear un nuevo grupo de seguimiento, dado que el Proyecto OACI/CLAC para las regiones Caribe y Sudamérica comenzará a operar próximamente cuando se complete el número de participantes. Se reitera que la cooperación horizontal entre Países Miembros es una forma conveniente de apoyo mutuo.

Facilitación aeroportuaria

Recomendación 29:

Que se propicie a nivel de política de la Comunidad Andina procedimientos de facilitación aeroportuaria homogéneos en todos los países de la subregión, con el fin de hacer lo más expedito posible el tráfico de pasajeros, correo y carga.

Las autoridades estuvieron de acuerdo con la recomendación, y se sugiere se incorpore en el Plan de Trabajo para ser estudiado en el Grupo de Trabajo Técnico sobre Transporte Aéreo.

Recomendaciones de la CLAC

Recomendación 31:

Analizar en el seno del **Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas** las Recomendaciones de la CLAC con miras a convertirlas en Decisiones **aquellas que se consideren necesarias**.

Los países consideraron muy apropiada la recomendación, dado que en el seno de la CLAC hay una participación activa de expertos de todos los países de América, y en sus recomendaciones han participado los países andinos. Se sugiere que se establezca un sistema de trabajo coordinado con la CLAC para que sugieran al CAAA y a la Secretaría General los temas que consideren prioritarios

Organización Mundial de Comercio (OMC)

Recomendación 32:

La Secretaría General de la Comunidad Andina podría proveer en forma continua a las autoridades aeronáuticas de los Países Miembros, la información relativa a la OMC y al seguimiento de los procesos de integración.

La Secretaría General aceptó la sugerencia y ofreció su cooperación en la medida de sus posibilidades. Recomienda, a su vez, que las misiones permanentes de los Países Miembros en Ginebra y que están directamente actualizadas sobre los avances en el marco de las negociaciones de la OMC, deban ser una fuente directa de información a las autoridades aeronáuticas por intermedio de las Cancillerías.

La Secretaría General hace entrega, en cumplimiento de este pedido, de una invitación e información para que las autoridades y el sector privado participen en un Taller Andino sobre Negociaciones en Servicios en la OMC, que se realizará en la ciudad de Caracas los días 14 y 15 de febrero de 2001, organizado por la UNCTAD, CAF y la Cancillería de Venezuela.

Actividades de capacitación

Recomendación 33:

Que la Secretaría impulse una reunión de autoridades educativas del área de la aeronáutica civil de la Comunidad, con el objetivo de coordinar las actividades de formación e instrucción en las especialidades de aviación civil, fomentando una mayor especialización de los Centros de Capacitación subregionales y una economía de recursos humanos y materiales dedicados a esta actividad.

La Recomendación fue aceptada con mucho agrado por las autoridades, especialmente sobre las posibilidades de cooperación horizontal que se pueden ofrecer entre los países. El representante de la CLAC/OACI informa de todos los cursos que se ofrecen en los centros regionales, y de la metodología utilizada en los programas de capacitación que están a disposición de todos los países.

Se concluyó en la conveniencia de no duplicar esfuerzos, divulgar adecuadamente los cursos, y que los centros de capacitación tengan un intercambio de información apropiada. El Presidente del CAAA ofreció su cooperación para promover una reunión de Directores de Centros de Capacitación e Instrucción que permita avanzar en el logro de esta tarea.

PUNTOS NO CONSENSUADOS

De otra parte, las delegaciones hicieron unos comentarios de carácter general con relación a las Recomendaciones 3, 4 y 5, que textualmente se transcriben:

Recomendación 3:

Establecer lo antes posible el Grupo de Trabajo para la aplicación del Artículo 11 de la Decisión 297, el que debería comenzar por aprobar los siguientes criterios:

- a) Debe darse cumplimiento a la brevedad a la intención del legislador comunitario, manifestada en el Artículo 11 de la Decisión 297, en el sentido de que los Países Miembros hubieren contado antes del 31 de Diciembre de 1992, con derechos de Quinta Libertad entre países de la Subregión y terceros países.
- b) El tráfico de Sexta Libertad es una modalidad de la Quinta Libertad, por lo tanto, en una acepción amplia, la definición de Quinta Libertad del Artículo 1 de la Decisión 297 puede entenderse que incluye la Sexta Libertad. Según esto, el tratamiento que el Artículo 11 de dicha Decisión otorga a la Quinta Libertad puede hacerse extensivo a la Sexta Libertad.
- c) El tráfico de Sexta Libertad no debe ejercerse de hecho, sino que debe ser negociado bilateralmente o multilateralmente entre los Países Miembros.
- d) Las Sextas Libertades deben negociarse conjuntamente con las Quintas Libertades, de modo de intercambiarse unas por otras si es preciso.
- e) Si un País Miembro que otorga Sexta Libertad no tiene posibilidad de ejercer los derechos que se le otorguen a cambio, esos derechos deben quedar abiertos en forma irrestricta a disposición de las aerolíneas de dicho país, como una opción para el país que está utilizando la Sexta Libertad, a la obligación de que sus transportistas deban operar dicha Sexta Libertad en acuerdos de código compartido con los transportistas del país que está otorgando la Sexta Libertad.
- f) Las Sextas Libertades deben declararse en las estadísticas como tales y no como tráfico de Terceras y Cuartas Libertades.
- g) Las discrepancias en la aplicación de estos criterios deben ser conocidas por el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, el que efectuará las recomendaciones correspondientes en virtud de lo dispuesto en la Decisión 297, Artículo 15, letra d).

- h) Si un País Miembro solicita a otro País Miembro el intercambio de derechos extrasubregionales, la negociación correspondiente deberá realizarse dentro de los 30 días siguientes de efectuada la petición. Si no hubiere acuerdo entre las partes, deberán suspenderse los tráficos de Sexta Libertad que se estén ejerciendo.

Recomendación 4:

Introducir expresamente el concepto de “Sexta Libertad” en la Decisión 297, en la siguiente forma:

- a) Modificando el Artículo 1, a fin de incorporar la definición de Sexta Libertad, agregando a continuación de la definición de Quinta Libertad el siguiente texto: “Sexta Libertad: El derecho a embarcar pasajeros, carga y correo en un país distinto del de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país de la Subregión o de fuera de ella, también distinto del de la nacionalidad del transportista, conectando vuelos o efectuando una escala en el país de la nacionalidad del transportista”.
- b) Modificando el Artículo 5, a fin de incorporar los derechos de Sexta Libertad dentro de la Subregión, sustituyendo la expresión “Terceras, Cuartas y Quintas Libertades del aire”, por la expresión “Terceras, Cuartas, Quintas y Sextas Libertades del aire”.
- c) Modificando el Artículo 11, a fin de incluir la Sexta Libertad, sustituyendo la expresión “Quinta Libertad” por la expresión “Quinta y Sexta Libertad”.

Recomendación 5:

Abrir en forma irrestricta los tráficos de Quintas y Sextas Libertades entre países de la Subregión y terceros países. Para ello se propone sustituir el Artículo 5 de la Decisión 297, por el siguiente: “Artículo 5: Los Países Miembros se conceden el libre ejercicio de los derechos de Terceras, Cuartas, Quintas y Sextas Libertades del aire, en vuelos regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, o exclusivos de carga, que se realicen dentro de la Subregión, o entre países de la Subregión y terceros países.” Junto con esta sustitución habría que derogar los Artículos 6, 11 y 12 de la Decisión 297.

A continuación se transcriben las opiniones de cada una de las autoridades de los Países Miembros:

VENEZUELA

Con respecto a la Recomendación 3, la delegación venezolana estuvo de acuerdo en que se debería dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 11 de la Decisión 297, de otorgar los derechos de tráfico de Quinta Libertad entre países de la subregión y terceros países, manteniendo siempre el principio de equidad y bajo fórmulas adecuadas de compensación, pero no así con el reconocimiento del tráfico de Sexta Libertad a través de la modificación de los artículos 1, 5 y 11 de la Decisión 297, en virtud que el tema de la Sexta Libertad es muy delicado, que de ser reconocido por una Decisión de la Comisión de Comunidad Andina nos llevaría también a considerar la Séptima Libertad y todas las derivaciones de la Quinta Libertad que surjan por las prácticas comerciales que establezcan las líneas aéreas en sus operaciones aerocomerciales.

Asimismo, la delegación estimó que en la actualidad no estaban dadas las condiciones para discutir sobre la materia, aun cuando consideró que dentro del marco de desarrollo y evolución del proceso de integración andina en un futuro podrían surgir escenarios más favorables.

PERU

Con relación a la inclusión de la Sexta Libertad en el texto de la Decisión 297, el Perú manifestó que según el Convenio de Chicago existían únicamente cinco libertades, siendo la sexta un término comercial surgido como consecuencia de una distorsión de la quinta libertad. Por tanto, no es posible hablar de Sexta Libertad cuando ésta constituye realmente una quinta y no existe jurídicamente.

En este sentido, no está de acuerdo con incorporar la Sexta Libertad en la Decisión.

Con relación al artículo 11 de la Decisión 297, manifestó su conformidad y señaló que los países deben procurar sus mejores esfuerzos para su pronta aplicación.

ECUADOR

La delegación del Ecuador consideró que no se debe incluir el concepto de Sexta Libertad ya que es una distorsión de la quinta libertad, pero que es necesario tratar el tema de la Quinta Libertad tanto en las negociaciones bilaterales como multilaterales, y dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 11 de la Decisión 297, razón por la cual solicita que este tema sea analizado por el Grupo Técnico de Transporte Aéreo y se prepare una propuesta para el CAAA.

COLOMBIA

Respecto al tema de los derechos de tráfico extra - regionales, la delegación de Colombia expresó su posición en los siguientes términos:

- 1) Por una parte, hace una explicación general de su política aérea comercial, basada en el principio de establecer condiciones favorables al desarrollo de sus líneas aéreas, en el contexto de las tendencias de globalización y concentración del mercado aéreo internacional en alianzas de grandes transportadores para las cuales, por su dimensión y características, los mercados de la subregión resultan marginales mientras para nuestras aerolíneas son vitales. Por esa razón, la política aérea colombiana no admite en forma generalizada e indiscriminada acuerdos de cielos abiertos y por el mismo motivo, en la reciente negociación aérea comercial con los Estados Unidos Colombia no firmó cielos abiertos sino un esquema de apertura gradual.
- 2) En el marco de esa política general, la delegación de Colombia sustenta su posición respecto a los derechos de Quinta Libertad con terceros países haciendo una detenida explicación de los siguientes cuatro puntos:
 - a. Posición geográfica: Considerando que es una variable exógena, que no depende de ningún factor sino que viene dada, debe destacarse que en la región andina este es un aspecto relativamente homogéneo para los cinco países, por lo cual existen tráficos de conexión tanto al sur como al norte de la región. No puede subestimarse el crecimiento notable de los mercados del cono sur del continente, algunos de ellos con un marcado dinamismo, lo que plantea para cada uno de los países condiciones similares para la explotación del tráfico de conexión.
 - b. Características del tráfico de conexión: La naturaleza de este tráfico tiene diferencias apreciables frente a los derechos de Quinta Libertad. En primer lugar el tráfico en conexión es circunstancial, está asociado a factores ajenos a las autoridades o a las mismas aerolíneas, como por ejemplo la inexistencia o deficiencia de servicios directos desde el país

de origen del tráfico de conexión hacia el país de destino final, lo cual estimula el aumento de este tráfico, pero en la medida que mejoren los servicios directos, el tráfico de conexión tiende a disminuir. Además, el tráfico en conexión también depende de estrategias comerciales de las propias aerolíneas, coadyuvadas por la insuficiencia de servicios directos; como lo evidencia el hecho que durante muchos años la ciudad de Miami, pese a su situación geográfica fuera de la subregión, ha sido el principal punto de tráfico de conexión para Sudamérica, gracias a la estrategia comercial de una aerolínea estadounidense que, ejerciendo su predominio y poder económico, ha usufructuado en forma adecuada, la escasez de servicios directos de transporte aéreo dentro de nuestra región. Por último, no debe olvidarse que una característica inherente al tráfico de conexión es su inestabilidad y comportamiento cíclico en el tiempo.

- c. Características de los derechos de Quinta Libertad: A diferencia del caso anterior, los derechos de tráfico de Quinta Libertad, una vez otorgados, son un derecho pleno, no circunstancial. Involucran tráfico hacia terceros países, con los cuales cada uno de nuestros Estados tiene relaciones aéreas comerciales disímiles, muchas veces no comparables. Por esa razón, resultaría muy difícil su concesión generalizada e ilimitada, porque según cada relación bilateral con terceros, podrían generarse asimetrías. Es el caso, a manera de ejemplo, de un país andino que tenga un Convenio de control de capacidad con Estados Unidos (o capacidad restringida, derivada de la categoría 2) y le concediera Quintas Libertades ilimitadas a otro país andino que, por el contrario, tuviere un acuerdo de cielos abiertos con ese mismo tercer país. Eso generaría una asimetría en la explotación de los derechos de tráfico, a favor del operador de Quinta Libertad y en perjuicio de los operadores de Terceras y Cuartas Libertades.
- d. Participación del tráfico intra – regional en el total del tráfico internacional: Por último, es importante aclarar que el porcentaje del 16% de participación del tráfico intra – regional en el total, mencionado en el estudio, no es un indicador que justifique el otorgar en forma generalizada derechos de tráfico de Quinta Libertad extra – regionales, porque de un lado esta cifra obedece a la estructura natural del tráfico internacional por regiones de nuestros países, donde el mercado hacia Estados Unidos es y será predominante; y además las Decisiones Andinas de por sí han hecho que este porcentaje aumente. Y por el otro lado, porque si se otorgaran derechos de Quinta Libertad extra regionales generalizados, ello a su vez seguiría aumentando el tráfico extra regional, manteniendo o disminuyendo la proporción del tráfico intra regional.

Basada en las anteriores consideraciones, la delegación de Colombia propone que el tema de derechos de tráfico de Quinta Libertad extra regionales se desarrolle a la luz del artículo 11 de la Decisión 297, haciendo caso omiso a la fecha allí prevista, aspecto que ha resultado intrascendente hasta el momento, pues en el caso particular de Colombia, hasta ahora no se ha dado un interés específico que motive negociaciones bilaterales o multilaterales sobre este tema. Por tanto, insta a aplicar, tal como están definidos, los mecanismos del artículo 11, que dispone otorgar estos derechos de tráfico bajo principios de equidad y fórmulas adecuadas de compensación.

ASOCIACION ANDINA DE LINEAS AEREAS (AALA)

El delegado de AALA manifestó que ve un retroceso en la voluntad de los países de cumplir con las Decisiones comunitarias, e insta a las autoridades aeronáuticas que se dé cumplimiento a lo dispuesto en ellas tomando el espíritu de estas Decisiones.

Adicionalmente, el CAAA decidió trasladar al Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo el análisis de las Recomendaciones 1, 6, 7, 8, 9, 14, 15, 18, 28 y 30, sobre las cuales tampoco

hubo consenso, solicitándole evaluar en cada caso la posibilidad de lograr acuerdo en los diversos temas y presentar un informe sobre dicho análisis en la próxima reunión del CAAA.

Finalmente, las autoridades asistentes dejaron constancia de su felicitación al Consultor José Manuel Sánchez Cvitanic por la eficiente labor desplegada en la elaboración del Estudio sobre la Evaluación Global del Proceso de Integración del Transporte Aéreo Subregional, que ha permitido lograr importantes acuerdos en la presente reunión.

Punto 3

Aprobación del Programa de Trabajo 2001 - 2002 del CAAA

Las autoridades asistentes encargaron a la Secretaría General, con base en los acuerdos y recomendaciones adoptadas en la presente reunión, elaborar un Proyecto del Plan de Trabajo 2001-2002 del CAAA, para someterlo a consideración de las autoridades y lograr la aprobación del mismo.

En fe de lo cual, las autoridades que constituyen el Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), suscriben la presente Acta Final en la ciudad de Lima - Perú, a los dos días del mes de febrero del año dos mil uno.

PRESIDENTE DEL CAAA

COLOMBIA

ECUADOR

PERU

VENEZUELA

SECRETARIA GENERAL

ANEXO I

**IX REUNION ORDINARIA DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS
(CAAA)
(Lima, 01 y 02 de febrero de 2001)**

LISTA DE PARTICIPANTES

COLOMBIA

Señor Doctor Ernesto Huertas Escallón
Director General
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Dirección: Aeropuerto El Dorado - Oficina 401 – Santafé de Bogotá
Teléfono: 4139276
Fax: 4138586

Señor Héctor Hernán Ríos Ospina
Jefe, Oficina de Transporte Aéreo
Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Dirección: Aeropuerto El Dorado - Oficina 403 – Santafé de Bogotá
Teléfono: 4139938
Fax: 4135024
E-mail: hrios@aerocivil.gov.co

ECUADOR

Brigadier General César Naranjo Anda
Director General de Aviación Civil
Dirección: Buenos Aires 149 y 10 de Agosto – Quito
Teléfono: 563995
Fax: 563995
E-mail: cana 57@hotmail.com

Doctor Carlos Sáenz Merizalde
Asesor de Política Aeronáutica
Dirección: Buenos Aires 149 y 10 de Agosto – Quito
Teléfono: 522687
Fax: 563995

Doctor Agustín Vaca Ruíz
Secretario
Consejo Nacional de Aviación Civil
Dirección: Buenos Aires 149 y 10 de Agosto – Quito
Teléfono: 504531
Fax: 504531

Coronel E.M.C. Avc. Omar Buenaño
Agregado Aéreo del Ecuador
Embajada del Ecuador en Lima
Dirección: Las Palmeras 356 - Lima 27
Teléfono: 2212829
Fax: 212829
E-mail: aeep@terra.com.pe

PERU

Doctor Edgardo Rebagliati Castañón
Director General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
Dirección: Av. 28 de Julio 800 - Lima
Teléfono: 4333166
Fax:: 433433 2808
E-mail: lmontenegro@mtc.gob.pe

Doctor Juan Carlos Pavic Moreno
Director de Circulación Aérea
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección: Av. 28 de Julio 800 - Lima
Teléfono: 4336910
Fax:: 3306157
E-mail: jpavic@mtc.gob.pe

Doctora Paola Mantilla de las Casas
Directora de la Oficina de Asesoría Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección: Av. 28 de Julio 800 - Lima
Teléfono: 4336910
Fax:: 3306157
E-mail: pmantilla@mtc.gob.pe

Doctora Ada Milagros Li Chu
Asesor Legal de la Oficina de Asesoría Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección: Av. 28 de Julio 800 - Lima
Teléfono: 4234259
Fax:: 4234259
E-mail: ali@mtc.gob.pe

Doctora Claudia Gutiérrez Laguna
Asesor Legal de la Oficina de Asesoría Legal
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección: Av. 28 de Julio 800 - Lima
Teléfono: 423 4259
Fax:: 423 4259
E-mail: cgutierrez@mtc.gob.pe

Señora Lorena Piedra
Asistente del Director General de Aeronáutica Civil
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción
Dirección: Av. 28 de Julio 800 - Lima
Teléfono: 4333166
Fax:: 433433 2808
E-mail: lmontenegro@mtc.gob.pe

Economista Carmen Ochoa Vigo
Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales
Dirección: Calle 1 Oeste N° 50 – 60 - Lima 27
Teléfono: 2243129
Fax: 2243241
E-mail: cochoa@mitinci.gob.pe

Doctora Yolanda Zúñiga Fernández
Asesora del Viceministro de Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales
Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales
Dirección: Calle 1 Oeste N° 50 – 60 - Lima 27
Teléfono: 2243129
Fax: 2243241
E-mail: yzuniga@mitinci.gob.pe

Embajador Humberto Umeres Alvarez
Director de Asuntos Aéreos y del Espacio
Ministerio de Relaciones Exteriores
Teléfono: 3112655
Fax: 3112675

Señor Jorge Lazo Escalante
Segundo Secretario - Jefe del Departamento de Asuntos Aéreos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Teléfono: 3112655
Fax: 3112675
E-mail: jlazo@rree.gob.pe

VENEZUELA

General de Brigada (AV) Román Aquiles Gómez Ruíz
Director General de Transporte Aéreo
Ministerio de Infraestructura
Dirección: Parque Central piso 34, Torre Este - Caracas
Teléfono: 5092402 – 2414 - 2471
Fax: 5092940
E-mail: rgomezr@reaccion.ve

Licenciada Nora Gómez Salazar
Directora de Transporte Aéreo
Dirección General de Transporte Aéreo
Ministerio de Infraestructura
Dirección: Parque Central piso 32 - Torre Este - Caracas
Teléfono: 5092250 - 01
Fax: 5092280
E-mail: transporteaereo@mipunto.com

Ministro Consejero Carlos Fraino Lander
Jefe de la División Transporte y Comunicaciones Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección: Torre MRE. Carmelitas - Caracas
Teléfono: 8641591 - 8609283

Señor Santos Valero Rubin
Embajada de Venezuela en el Perú
Dirección: Avenida Arequipa 298
Teléfono: 4334511

SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Doctor Víctor Manuel Rico Frontaura
Director General
Dirección: Av. Paseo de la República 3895
Teléfono: 4111400, extensión 1437
Fax: 2213329
E-mail: vrico@comunidadandina.org

Señor Hernando Arciniegas Serna
Coordinador
Dirección: Av. Paseo de la República 3895
Teléfono: 4111400, extensión 1410
Fax: 2213329
E-mail: harciniegas@comunidadandina.org

Doctor Alfredo del Castillo Ibarra
Gerente Proyecto 4.9.3
Dirección: Av. Paseo de la República 3895
Teléfono: 4111400, extensión 1454
Fax: 2213329
E-mail: adelcastillo@comunidadandina.org

Señora Graciela Ortiz
Gerente
Dirección: Av. Paseo de la República 3895
Teléfono: 4111400, extensión 1469
Fax: 2213329
E-mail: gortiz@comunidadandina.org

Señor Guillermo Lecaros
Dirección: Av. Paseo de la República 3895
Teléfono: 4111400, extensión 1461
Fax: 2213329
E-mail: glecaros@comunidadandina.org

Señor Juan Manuel Vargas
Dirección: Av. Paseo de la República 3895
Teléfono: 4111400, extensión 1266
Fax: 2213329
E-mail: jvargas@comunidadandina.org

Señor José Manuel Sánchez Cvitanic
Consultor
Dirección: Juan Francisco González 448 – Santiago - Chile
Teléfono: 2773867
Fax: 2271825
E-mail: jmanuel31@terra.cl

OTROS ORGANISMOS

Señor Marco Ospina Yépez
Secretario
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
Dirección: P.O. Box 4127 - Lima 100
Teléfono: 5753664
Fax: 5751743
E-mail: clacsec@lima.icao.int

Señor Paulo Imre Hegedus
Director Regional
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Dirección: P.O. Box 4127 - Lima 100
Teléfono: 5751476
Fax: 5750974
E-mail: pih@lima@icao.int

Señor Manuel Leal Angarita
Presidente
Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos (ATAC) y del Comité Jurídico de la AALA
Dirección: Carrera 11 A N° 944 – 31 – Oficina 201 – Santafé de Bogotá
Teléfono: 6213018
Fax: 6213003
E-mail: atac@cable.net.co

OBSERVADORES

Doctora Gisela Karina Agüero Muñoz
Asesora Legal de Política Aérea
Aero Continente S.A.
Dirección: Jirón Bolognesi N° 125 – Oficina 1601 – Miraflores - Lima
Teléfono: 2424260 Anexo 110 - 210
Fax: 4443490
E-mail: gaguero@aerocontinente.com.pe

Señor Luis Miguel Carrillo Rodríguez
Gerente de Política Aérea
Aero Continente S.A.
Dirección: Avenida Bolognesi 125 - Miraflores - Lima
Teléfono: 4468057 – 2424260 – 134 - 210
Fax: 4443490
E-mail: mcarrillo@aerocontinente.com.pe

Señor Orestes Romero
Gerente General
Cielos del Perú
Dirección: Avenida Elmer Faucett 4800 – Oficina 17 - Callao
Teléfono: 5755135
Fax: 4840405
E-mail: oromero@cielosdelperu.com.pe

Doctora Patricia Siles Alvarez
Apoderada General
Cielos del Perú S.A.
Dirección: Avenida Elmer Faucett 4800 – Oficina 17 - Callao
Teléfono: 5755135
Fax: 4840405
E-mail: psiles@cielosdelperu.com.pe

Señor Daniel Ratti Vásquez
Presidente y Gerente General
Taca Perú
Dirección: Comandante Espinar 331, Lima 18
Teléfono: 4452542
Fax: 4451787
E-mail : dratti@grupotaca.com.pe

Doctor Julio Ferradas Platas
Asesor Legal
Taca Perú
Dirección: Comandante Espinar 331, Lima 18
Teléfono: 4452542
Fax: 4451787

Señor Sergio Purcell
Gerente General
Lan Perú
Dirección: Av. José Pardo 805 - piso 5 - Lima 18
Teléfono: 2138300

Doctor Julio López Palacios
Asesor de Derechos Aerocomerciales
Lan Perú S.A.
Dirección: Av. José Pardo 805 – piso 5 - Lima 18
Teléfono: 2138300
E-mail: juliop.lopez@com.pe

Señor Carlos Palacín Fernandez
Presidente de Directorio
Aerocondor
Dirección: Juan de Arona 781 – San Isidro
Teléfono: 4224214
Fax: 4429487

ANEXO II

**DISCURSO PRONUNCIADO POR EL DOCTOR EDGARDO REBAGLIATI CASTAÑÓN,
DIRECTOR GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL, AL ENTREGAR LA PRESIDENCIA DEL
COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS (CAAA)**

IX REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES AERONÁUTICAS

Lima, 01 de febrero del año 2001

Señores Directores Generales de Aeronáutica Civil de Bolivia, Colombia, Ecuador y Venezuela.

Señores delegados de las líneas aéreas, damas y caballeros aquí presentes.

En primer lugar, quiero expresarles a ustedes mi más cordial bienvenida a la ciudad de Lima, deseándoles una cálida y agradable permanencia en ella.

Como ya debe ser de vuestro conocimiento, apenas hace un par de semanas que asumí el cargo de Director General de Aeronáutica Civil del Perú. Esa honrosa responsabilidad empieza dentro del nuevo mando legal aeronáutico que asigna por primera vez en nuestro país autonomía administrativa, técnica y económica a la Dirección General de Aeronáutica Civil, al haberse promulgado hace ocho meses la Ley N° 27261, Ley General de Aeronáutica Civil de nuestro país, y en cuyo contenido se incorporan modernos conceptos legislativos de política aerocomercial que deberán ser asimilados por todos los actores de la actividad aérea, sean ellos del sector público o del privado, la asumo en mi condición de abogado especializado en la materia que sabe con fundamento que la aviación comercial es una industria compleja, donde la utilización de la más alta tecnología, en un mundo globalizado y cambiante crea, en cierta medida, relaciones humanas y empresariales intrincadas, por lo que tratar o desarrollar estos temas jamás será una tarea fácil para alguien que viene de ese vertiginoso mundo de la aviación privada.

La alta tecnología, la necesidad de recursos humanos altamente capacitados y la enorme inversión de capital que le son propias, requieren de autoridades aeronáuticas que regulen esas relaciones empresariales para cumplir con la simbiosis de la función pública y de la actividad empresarial privada, y por ello considero que resulta imperativo hacer un análisis perceptivo de las “reglas de juego” que esas relaciones exigen, pero enmarcándolas dentro de la necesidad de exigir del funcionario aeronáutico virtudes éticas que encaminen la consecución de los fines propuestos, mediante un verdadero obrar ético – práctico.

Una observación de la aviación comercial de nuestros países nos demostrará que es urgente plasmar una nueva política aérea, sólida extendida, en donde se identifique al Estado como una fuerza que permita organizar, cumpliendo una función reguladora moderna y homogénea en la región, efectivizando la unión del esfuerzo privado con la normatividad, potenciando así con equilibrio el liberalismo económico con la necesidad real.

Señores, considero que en el transcurso del tiempo los actos humanos trascendentes distinguen lo temporal de lo legítimo, y en nuestra heterogénea y difícil región debemos construir una nueva política aérea sobre la base de un estudio crítico, tal como el desarrollado por el doctor José Manuel Sánchez Cvitavic en su Estudio: Sobre la Evaluación Global del Proceso de Integración del Transporte Aéreo Subregional

El reto que tenemos las autoridades aeronáuticas de la región es que nuestras políticas de apoyo y supervisión deben generar un desarrollo dinámico, que responda obligatoria y adecuadamente al futuro de la aviación comercial para poder ingresar al nuevo milenio con una vitalidad irreversible, adaptando políticas preventivas que en lo posible eviten los conflictos de intereses, y si estos conflictos al final se plantean, pues resolverlos según las reglas del derecho pero sobretodo y fundamentalmente con ética.

No quiero finalizar el encargo de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas dado a nuestro país sin destacar el encomiable esfuerzo de los Estados Miembros de la subregión al haber permitido con sus aportes y entrega de la información correspondiente, que ahora si contemos con un documento de trascendental importancia para nuestros países, como es, el Estudio Sobre la Evaluación Global del Proceso de Integración del Transporte Aéreo Subregional.

Estoy convencido de que cada País Miembro ha tomado nota del mismo con la mayor atención, y tengo la seguridad de que ese gran trabajo contribuirá al rediseño aeronáutico que permita brindar un apoyo real al desarrollo inteligente y sostenido de la aviación comercial comunitaria y, a la vez, consolidarnos dentro del marco internacional de la seguridad operacional.

Creo que sólo una gerencia aerocomercial eficiente, impulsada por una sana competencia, nos permitirá salir del subdesarrollo del sector aeronáutico ya que la expansión del mismo en la subregión permitirá el desarrollo de los diversos ámbitos de la economía de nuestros países que se encuentran íntimamente ligados a esta apasionante actividad.

Señores, para culminar, deseo manifestarles que siento, en mi calidad de Presidente saliente del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, que hay motivos más que suficientes para formular votos para que la unión y el éxito acompañen siempre nuestra gestión de aeronáutica, así como desearle los mejores parabienes en su gestión al nuevo Presidente del Comité Andino, General Román Aquiles Gómez Ruiz, Director General de Transporte Aéreo del Ministerio de Infraestructura de la República hermana de Venezuela.

Muchas gracias.

ANEXO III

RESOLUCIÓN CAAA Nº IX – 13

CREACIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO TECNICO DE TRANSPORTE AEREO

EL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS

CONSIDERANDO :

Que el artículo 15 de la Decisión 297 y artículo 6 del Reglamento Interno vigente del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), establece como una de sus atribuciones, el conformar grupos de trabajo destinados a elaborar estudios o desarrollar acciones que complementen las Resoluciones emanadas del Comité;

Que resulta necesario realizar varios estudios sobre temas relacionados con el desarrollo y fortalecimiento del transporte aéreo subregional, se requiere conformar un Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo.

RESUELVE:

Constituir dentro del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA), un Grupo de Trabajo Técnico de Transporte Aéreo, encargado de realizar los estudios que se le asignen.

Dado en la ciudad de Lima, Perú, a los dos días del mes de febrero del año dos mil uno.

**ASOCIACION DE ESTADOS DEL CARIBE
SEXTA REUNION ORDINARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS**

San Pedro Sula, Honduras, 7 de diciembre de 2000

Proyecto de Acuerdo No 5/00

**CRITERIOS DE POLITICA COMUN SOBRE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL
EN LA ASOCIACION DE ESTADOS DEL CARIBE**

El Consejo de Ministros,

Vistos:

El Artículo III, párrafos 1 (a) y (c), 2 (a) y (e) del Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe (AEC);

El Acuerdo No. 3/97, Artículo V, párrafo (b);

Los párrafos 2, 3 y 4 de la Declaración de Santo Domingo;

La sección 3 del Plan de Acción de Santo Domingo;

El Acuerdo No. 4/99, "Unir al Caribe por Aire y Mar";

Considerando:

Que mediante la Declaración del Grupo de Trabajo de Transporte Aéreo emitida en la III Reunión del Comité Especial de Transporte (Aruba, 16 y 17 de noviembre de 1999) se establecieron los puntos básicos a tener en cuenta para adoptar una política común sobre transporte aerocomercial en los Estados del Caribe;

Que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de adoptar criterios y directrices de política aérea flexibles que permitan su constante actualización y revisión oportuna y al mismo tiempo den cabida a los diversos enfoques que aplican los países;

Que dicha política debe tender a promover la prestación de servicios de transporte aerocomercial en la región, sin perjuicio de los avances alcanzados en los acuerdos bilaterales y multilaterales existentes entre países miembros, bajo el principio de sana competencia, sustentado en un sistema seguro, ordenado y eficiente;

Acuerda:

Aprobar los criterios de Política Común sobre Transporte Aerocomercial en la AEC, de conformidad con el Anexo I.

Anexo I

**CRITERIOS DE POLITICA COMUN SOBRE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL
EN LA ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE, AEC**

SEGURIDAD OPERACIONAL Y SEGURIDAD DE LA AVIACION

1. Seguridad Operacional y Seguridad de la aviación

Los Estados Miembros y Miembros Asociados darán prioridad al fortalecimiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la OACI, pudiendo tomar en cuenta los mecanismos de carácter bilateral y multilateral que se adopten.

2. Tráfico ilícito

Los países de la AEC trabajarán conjuntamente para combatir el tráfico ilícito de drogas, sustancias sicotrópicas, precursores químicos así como todo otro tipo de tráfico ilícito.

FACILITACION

3. Facilitación

Los Estados Miembros y Miembros Asociados reafirman la obligación de actuar de conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación promulgados por la OACI, así como con las de cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, en concordancia con aquellos; manteniendo, en todo caso, un equilibrio apropiado entre la facilitación y la seguridad de la aviación.

CONSUMIDOR

4. Derechos del Consumidor

Los Estados Miembros y Miembros Asociados, reconociendo al consumidor como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, deberán asegurar el derecho del consumidor a tener todas las garantías en términos de servicios de protección, instalaciones aeroportuarias modernas, atención e información necesarias y oportunas, para garantizar la comodidad, seguridad y bienestar del consumidor.

La compañía aérea deberá asumir su responsabilidad ante el consumidor.

COMPETITIVIDAD

5. Vuelos no Regulares para la Promoción del Turismo

Los Estados Miembros y Miembros Asociados considerarán de manera flexible, según su política, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados Miembros y Miembros Asociados, para realizar vuelos no regulares con 3ra. y 4ta. libertad, para la promoción del turismo.

6. Vuelos no regulares de carga

Conforme a sus requerimientos y necesidades se considerará de manera flexible, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados Miembros y Miembros Asociados, para realizar vuelos no regulares de carga dentro de la AEC.

7. Igualdad de Oportunidades

Los Estados Miembros y Miembros Asociados al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos considerarán la igualdad de oportunidades para sus transportistas

8. Principio de Comunidad de Interés

Se reconoce que algunos Estados Miembros y Miembros Asociados no cuentan con aerolíneas nacionales y/o requieren ocasionalmente necesidad de servicios aéreos adicionales.

Teniendo en cuenta esta situación así como la necesidad de promover el comercio y el turismo dentro de la AEC y con mercados externos, se conviene en que los Estados Miembros y Miembros Asociados, según sea adecuado, utilicen el principio de la Comunidad de Interés como una forma de designación que permite satisfacer sus necesidades.

9. Competencia

Los Estados Miembros y Miembros Asociados, propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo. Así mismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.

10. Medidas Unilaterales

Los Estados Miembros y Miembros Asociados, procurarán abstenerse de tomar medidas unilaterales que afecten la sana competencia a los usuarios o a los transportistas, o que pretendan dar carácter extraterritorial a leyes nacionales. Así mismo, procurarán rechazar dichas medidas cuando sean impuestas por otros países.

ASPECTOS COMERCIALES

11. Derechos de Tráfico

Hasta tanto se alcance un consenso que permita la adopción de un Convenio multilateral sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC, estos procurarán lograr acuerdos que hagan posible amplios intercambios de derechos de tráfico de 3ra., 4ta., y 5ta. libertades del aire y permitan flexibilidad en cuanto a frecuencia y capacidad, bajo condiciones adecuadas de reciprocidad para las Partes involucradas.

12. Servicios de Escala

Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.

13. Venta y Comercialización de Servicios de Transporte Aéreo

Los Estados Miembros y Miembros Asociados reconocen el derecho de los transportistas a desarrollar en un entorno flexible y de sana competencia, la venta y comercialización de todos sus servicios en territorios que no sean los propios, tanto en lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen, de conformidad al ordenamiento jurídico del lugar donde dichos servicios se comercialicen.

14. Participación en Alianzas y otros Acuerdos Comerciales

Las alianzas u otros acuerdos comerciales como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. Cuando las leyes antimonopolio sobre la competencia se aplican a dichos acuerdos, debería poder contarse con inmunidad y con las exenciones debidas a fin de permitir que se mantenga la cooperación entre los transportistas, comprendida la coordinación de tarifas, cuando ello redunde en beneficio de los usuarios.

INTERESES CONVERGENTES

15. Relación con la OMC

Los Estados Miembros y Miembros Asociados reconocen la necesidad de que sea la OACI el organismo para la elaboración de normas y métodos recomendados en materias de transporte aéreo internacional. Por consiguiente cada autoridad debe coordinar con las autoridades nacionales competentes que representen al país en la OMC, las acciones consecuentes con los criterios adoptados en el seno de la OACI.

16. Sistemas Globales de Navegación y Comunicaciones

Los Estados Miembros y Miembros Asociados consideran prioritario el establecer un marco jurídico e institucional que permita la implementación del uso de los sistemas globales de navegación y /o comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.

ASPECTOS JURIDICOS

17. Armonización Normativa

- a) Los Estados Miembros y Miembros Asociados propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, debiendo prestarse especial atención a la agilización de los procedimientos en el otorgamiento de permisos de operación y concesión de servicios, así como a la mejora en los sistemas de facilitación aeroportuaria.
- b) Los Estados Miembros y Miembros Asociados procurarán adoptar en un plazo prudencial, las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI, así como otros instrumentos jurídicos internacionales relevantes.

18. Legislación Ambiental

Los Estados Miembros y Miembros Asociados reconocen que la OACI es el organismo competente en materia ambiental para la aviación civil. Así mismo, los Estados Miembros y Miembros Asociados procurarán establecer una política común y una activa participación en los foros técnicos sobre esta materia y tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener sobre la utilización del material de vuelo de los transportistas de la región.

19. Propiedad y Control de los Transportistas Aéreos

La condición de nacional de una empresa de transporte aéreo de los Estados Miembros y Miembros Asociados se determinará de acuerdo con las disposiciones legales del país que efectúe la designación.

20. Conversión de Divisas y Transferencia de Beneficios

Los Estados Miembros y Miembros Asociados reconocen el derecho de los transportistas para convertir y enviar el excedente de sus ingresos deducidos sus gastos locales, a cualquier país, además del de su origen, con aplicación de la normativa del Estado en que se recaudaron.

21. Empleo del Personal no Nacional

Los Estados Miembros y Miembros Asociados reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener personal de gerencia de ventas, técnico, operacional y otros especialistas de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.

Anexo II

Propuesta de Francia

Francia no está en posibilidades de asociarse al proyecto de la Política Común deseada por la AEC, tal y como fue presentada, en razón de sus compromisos con la Unión Europea.

Por consiguiente Francia solicita un plazo para consultar con sus departamentos de Ultra-Mar antes de dar su aprobación sobre este texto, en el cual algunas disposiciones parecen no poder ser aplicadas en su estado, en particular lo que se refiere a los acuerdos aéreos.

Francia recuerda que nuestro acuerdo de asociación con la AEC dispone en el artículo 4 que " las decisiones tomadas por la AEC sobre cuestiones relevantes que la conciernen que sean competencia de las Comunidades Europeas, no se aplican a la Republica Francesa."

PROYECTO

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS Y LOS MIEMBROS ASOCIADOS DE LA ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE EN RELACION AL TRANSPORTE AEREO ENTRE SUS TERRITORIOS

Los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe, de aquí en adelante llamados "las Partes";

Considerando los Planes de Acción adoptados por los Jefes de Estado y/o Gobierno de los Estados, Países y Territorios de la Asociación de los Estados del Caribe;

En el deseo de promover el programa "Uniendo el Caribe por Tierra y Por Mar";

En el deseo de establecer la infraestructura legal para una Zona de Turismo Sustentable en la región de la AEC;

En el deseo de permitir que las líneas aéreas ofrezcan una variedad de opciones para el servicio del público viajero y del comercio de carga a los menores precios, siempre y cuando no sean discriminatorios y no representen el abuso de una posición dominante;

En el deseo de garantizar el mayor grado de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil internacional;

Siendo Partes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierta a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944;

Han acordado lo siguiente:

Artículo 1 Definiciones

Para los propósitos del presente Acuerdo, a menos que se especifique lo contrario, el término:

1. "Partes" significa Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe, quienes han firmado y han iniciado los procedimientos internos necesarios para la ratificación del Acuerdo;
2. "Autoridades Aeronáuticas" significa las Autoridades de Aviación Civil de las Partes, y cualquier persona o agencia autorizada para realizar las funciones ejercidas por las autoridades;
3. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera de sus enmiendas;
4. "Aerolínea designada" cuando se refiera a las aerolíneas de una Parte, significará una aerolínea designada y autorizada según el Artículo 3 del presente Acuerdo;

5. "Transporte aéreo" significa el transporte público de pasajeros, equipaje, carga y correo en aeronaves, por separado o en combinación, a cambio de una remuneración o en alquiler;
6. "Convenio" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a las firmas en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, e incluye:
 - a. cualquier enmienda que ha entrado en vigencia bajo el Artículo 94(a) del Convenio que ha sido ratificado por las Partes; y
 - b. cualquier Anexo o cualquiera de sus enmiendas adoptado bajo el Artículo 90 del Convenio, siempre y cuando dicho Anexo o enmienda sea efectiva para las Partes en un momento dado;
7. "Costo total" significa el costo de brindar un servicio más un cargo razonable por gastos administrativos;
8. "Transporte aéreo internacional" significa el transporte aéreo que pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado;
9. "Ciudadanos" significa las personas naturales o legales que son residentes permanentes de una Parte;
10. "Precio" significa cualquier tarifa, flete o cargo por el transporte aéreo de pasajeros (y su equipaje) y/o carga (exceptuando correo) que cobran las aerolíneas, incluyendo sus agentes, y las condiciones que rigen la disponibilidad de dicha tarifa, flete o cargo;
11. "Stop-over" (pernocta) significa una interrupción predeterminada de un viaje de ida y vuelta con la intención de continuar con la misma aerolínea y documentación.
12. "Escala sin fines de tráfico" significa un aterrizaje para cualquier propósito que no sea el embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga y/o correo en el transporte aéreo;
13. "Territorio" significa las áreas terrestres bajo la soberanía de una Parte y las aguas territoriales adyacentes; y
14. "Cargos al usuario" significa los gravámenes impuestos a las aerolíneas por proporcionarles las facilidades o los servicios aeroportuarios, de navegación aérea o de seguridad de la aviación, incluyendo servicios e instalaciones relacionadas.

Artículo 2

Concesión de Derechos

1. Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la operación del transporte aéreo internacional por las aerolíneas designadas de las otras Partes;
 - a. el derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
 - b. el derecho de hacer paradas en su territorio para propósitos que no sean los de tráfico; y
 - c. el derecho de desembarcar y embarcar, en los territorios de las Partes, pasajeros, carga y correo, separados o en combinación, en vuelos regulares dentro de la región de la AEC.

2. El derecho a desembarcar y embarcar pasajeros, carga y correo originados desde o dirigidos hacia los territorios de terceros países, siendo ésta la quinta o sexta libertad que depende de la autorización de las Partes involucradas.
3. Las Partes le extenderán consideraciones favorables a las solicitudes de las aerolíneas designadas para operar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga siempre y cuando estos constituyen una competencia desleal para los vuelos regulares establecidos.
4. Con el objeto de promover el turismo multi-destino, las Partes otorgan derechos de stop-over (parada-estancia) a las aerolíneas designadas para operar entre sus territorios.
5. Nada de lo expresado en el presente Artículo se entenderá como que se concede a la aerolínea o aerolíneas de una Parte los derechos de hacer abordar, en el territorio de otra Parte, a pasajeros, su equipaje, carga o correo que se transporte a cambio de una compensación y cuyo destino sea otro punto en el territorio de esa otra Parte.

Artículo 3

A. Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas aerolíneas como lo desee para que conduzcan el transporte aéreo internacional de acuerdo al presente Acuerdo y a retirar o alterar dichas designaciones. Dichas designaciones se transmitirán a la otra Parte involucrada por medio de un documento dirigido a las Autoridades Aeronáuticas que identificará si la aerolínea está autorizada a conducir el transporte aéreo regular o no regular, o ambos.
2. Una vez recibida dicha designación, así como las solicitudes de la aerolínea designada, en la forma y manera prescrita para las autorizaciones de operación y los permisos técnicos, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte concederá las autorizaciones y permisos con un mínimo de demoras en el proceso, siempre y cuando:
 - a. la propiedad substancial y el control efectivo de esa aerolínea estén en manos del Gobierno de una o más Partes que designan a la aerolínea, de los ciudadanos de una o más de las Partes, o ambos; y
 - b. la aerolínea designada está calificada para satisfacer las condiciones prescritas bajo la legislación y normativa que normalmente se aplica a la operación del transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud o solicitudes; y
 - c. la casa matriz de la aerolínea designada está ubicada dentro del territorio de la Parte que haya designado la aerolínea;
 - d. las Autoridades Aeronáuticas que designen a la aerolínea mantengan y administren los estándares establecidos en el Artículo 6 (Seguridad Operacional) y Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).

B. Comunidad de Intereses

Las Partes extenderán consideraciones favorables a designaciones dentro del ámbito del Comunidad de Intereses. En caso de tal designación las responsabilidades para cumplir con los Artículos 6 y 7 de este Acuerdo quedan con la Parte que otorga el certificado de operador a la aerolínea designada.

Artículo 4

Revocación de la Autorización

1. Una Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones o permisos técnicos de una aerolínea designada por otra Parte cuando:
 - a. la aerolínea ya no cumpla con los requisitos estipulados en el Artículo 3, sub-párrafos 2. a. b. c. que anteceden;
 - b. la aerolínea haya dejado de cumplir con la legislación y normativas mencionadas en el Artículo 5 (Aplicación de las Leyes) del presente Acuerdo; o
 - c. la otra Parte no esté manteniendo y administrando las normas tal como se estipula en el Artículo 6 (Seguridad Operacional).
2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar otros incumplimientos de los sub-párrafos 1b o 1c del presente Artículo, los derechos establecidos en el presente Artículo se ejercerán sólo luego de consultar a la Parte involucrada.
3. El presente Artículo no limita los derechos de una Parte a negar, revocar, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones de operación o permisos técnicos de una aerolínea o aerolíneas de otra Parte conforme a las estipulaciones del Artículo 7 (Seguridad de Aviación Civil).

Artículo 5

Aplicación de las Leyes

1. Las Partes harán los esfuerzos necesarios para simplificar y armonizar sus normas y procedimientos relativos a la facilitación del transporte aéreo internacional sin que por ello se incumpla con las normas de Seguridad de la Aviación Civil; todo esto en concordancia con los Anexos 9 y 17 del Convenio.
2. Cada vez que entren, estén dentro, o salgan del territorio de una Parte, las aerolíneas designadas deberán cumplir con la legislación y normas relativas a la operación y navegación de aeronaves de dicha Parte.
3. Cada vez que entren, estén dentro, o salgan del territorio de una Parte, los pasajeros, la tripulación o carga de las aerolíneas designadas, o sus representantes, deberán cumplir con la legislación y normas relativas a la admisión en o partida desde su territorio de tales pasajeros, tripulación o carga en aeronaves (incluyendo la normas relativa a la entrada, despacho, seguridad de la aviación, inmigración, pasaportes, aduanas y cuarentena o, en el caso de correo, los reglamentos postales).

Artículo 6
Seguridad Operacional

1. La Partes harán que sus normas y procedimientos relativos a las Aeronavigabilidad, Operaciones y Concesión de Licencias a Personal sean compatibles con las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.
2. Las Partes reconocerán la validez, para el propósito de la operación de transporte aéreo que se estipula en el presente Acuerdo, los certificados de aeronevabilidad, los certificados de competencia, y las licencias emitidas o validadas por las otras Partes que estén aún en vigencia, siempre y cuando los requisitos para tales certificados o licencias igualen por lo menos los estándares mínimos que puedan establecerse según el Convenio. Una Parte podrá, sin embargo, denegar la validez a efecto de los vuelos sobre su propio territorio, de aquellos certificados de competencia o licencia que hayan sido emitidos o validados a sus propios ciudadanos por otra Parte.
3. Una Parte podrá solicitar consultas sobre los estándares mantenidos por otra Parte en relación con instalaciones aeronáuticas, miembros de tripulación, aeronaves, y operación de las aerolíneas designadas. Si una vez concluidas dichas consultas, una Parte encuentra que la otra parte no mantiene y administra efectivamente las normas y requisitos de seguridad en dichas áreas en cumplimiento con por menos las normas mínimas que pudiesen establecerse de acuerdo al Convenio, se notificará a la otra Parte de tales incumplimientos y de los pasos necesarios para cumplir con dichas normas, y la otra Parte tomará las medidas correctivas apropiadas. La Parte se reserva el derecho de suspender, revocar o limitar la autorización de operación o permiso técnico de una aerolínea designada o las aerolíneas designadas por una otra Parte en caso que esta Parte no tome las medidas correctivas apropiadas dentro de un periodo de tiempo razonable.
4. En caso de disputas el Artículo 16 de este Acuerdo es aplicable.

Artículo 7
Seguridad de la Aviación Civil

1. De acuerdo a sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, las Partes reafirman que la obligación entre ellos de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícitos forma parte integral del presente Acuerdo. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones de acuerdo bajo la ley internacional, las Partes actuarán particularmente en conformidad con las estipulaciones de los acuerdos relacionados con la represión de apoderamientos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.
2. Las Partes proporcionarán, cuando así se les solicite, toda la asistencia unas a otras para evitar actos de apoderamiento ilegal de aeronaves civiles y otros actos ilegales en contra de la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y

- tripulación, y de los aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la navegación aérea civil.
3. Las Partes actuarán, en sus relaciones mutuas, en conformidad con las disposiciones sobre seguridad aérea establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos al Convenio en la medida que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; exigirán que los operadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los operadores de aeropuertos en sus territorios actúen en conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
 4. Las Partes convienen a que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre la seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 precedente para la entrada, salida y permanencia en el territorio de otra Parte y tomar las medidas necesarias para proteger las aeronaves e inspeccionar los pasajeros, tripulación, y su equipaje y equipaje de mano, así como la carga y provisiones de las aeronaves, antes de y durante las operaciones de abordaje y carga. Una Parte considerará positivamente cualquier solicitud de otra Parte para la provisión de medidas de seguridad a fin de enfrentar alguna amenaza de seguridad en particular.
 5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves u otros actos ilícitos contra la seguridad de pasajeros, tripulación, aeronaves, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas que estén dirigidas a terminar rápida y seguramente con tal incidente o amenaza.
 6. Cuando una Parte tenga fundamentos razonables para creer que otra Parte se ha alejado de las disposiciones de seguridad de la aviación civil estipuladas en el presente Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de la Parte podrá solicitar acciones inmediatas de parte de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los 5 días a partir de la fecha de dicha solicitud y así lo requiera una emergencia, una Parte podrá suspender, negar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización operacional y permiso técnico de la aerolínea o aerolíneas de esa Parte.
El caso se referirá al Consejo de Autoridades Aeronáuticas para acciones posteriores.

Artículo 8

Oportunidades Comerciales

1. Las aerolíneas designadas de una Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de otra Parte para la promoción y venta del transporte aéreo.
2. Las aerolíneas designadas de una Parte tendrán derecho, de acuerdo a la legislación y normas de las otras Partes relativas a la entrada, residencia y empleo, de traer y mantener, en el territorio de las otras Partes, personal de gerencia, de

- ventas, técnico, operacional y otros especialistas que se requieran para la provisión del transporte aéreo.
3. Una aerolínea designada de una Parte podrá proporcionar sus propios servicios de escala en el territorio de la otra Parte (servicios propios) o, si así lo decide, podrá seleccionar entre los agentes locales en competencia para que presten dichos servicios, en su totalidad o en parte. Los derechos estarán sujetos solamente a las limitaciones físicas resultantes de las consideraciones de seguridad aeroportuaria. En los casos en que dicha seguridad impida servicios propios, los servicios de escala estarán disponibles para todas las aerolíneas a base de igualdad ; las tarifas se calcularán sobre la base de los costos de los servicios prestados; y dichos servicios serán comparables en índole y calidad a los servicios propios que se prestarían si fueran posible.
 4. Una aerolínea designada tendrá derecho a convertir y remitir a su país, cuando así lo solicite, las ingresos locales en exceso de las sumas que se desembolsen localmente. Se permitirá la conversión y remisión con rapidez y sin restricciones o impuestos, a la tasa de cambio aplicable a las transacciones de la fecha en que el transportista haga la petición inicial de la remesa.
 5. Se le permitirá a las aerolíneas designadas que paguen en moneda local los gastos locales, incluyendo las compras de combustible, que se generen en el territorio de las Partes. A su discreción, las aerolíneas de una Parte podrán pagar tales gastos en el territorio de la otra Parte en moneda libremente convertible de acuerdo a la legislación de las Partes sobre cambio de divisas que esté vigente localmente.
 6. Sin importar cualquier otra disposición contenida en el presente Acuerdo, se les permitirá a las aerolíneas designadas y a los proveedores indirectos de transporte de carga de las Partes, sin restricción alguna, que utilicen en conexión con el transporte aéreo cualquier transporte terrestre para carga hacia o desde cualesquiera puntos situados en los territorios de las Partes o en tercer países, incluyendo el transporte hacia y desde todos los aeropuertos con instalaciones aduanales, e incluyendo, de ser aplicable, el derecho a transportar carga garantizada de acuerdo a la legislación de las Partes.
Dicha carga, que se movilice ya sea por tierra o por aire, tendrá acceso a las instalaciones y gestiones aduanales aeroportuarias. Las aerolíneas tendrán la opción de elegir su propio medio de transporte terrestre o proveerlo a través de acuerdos con otros transportistas terrestres, incluyendo el transporte terrestre operado por otras aerolíneas y otros proveedores indirectos de transporte de carga aérea.
Dichos servicios de carga intermodal podrán ofrecerse a un solo precio que comprenda la combinación del transporte aéreo y terrestre, siempre y cuando los que hacen el envío estén bien informados sobre lo concerniente a este tipo de transporte.

Al operar o llevar a cabo los servicios autorizados en las rutas acordadas, cualquier aerolínea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación en materia de mercadeo tales como acuerdos de fletamento parcial, código compartidos o de arrendamiento, con:

- a. una aerolínea o aerolíneas de otra Parte; y
- b. una aerolínea o aerolíneas de un país no de AEC, siempre y cuando dicho tercer país autorice o permita acuerdos comparables entre las aerolíneas de la otra Parte en materia de servicios hacia, desde y vía dicho tercer país; siempre y cuando todas las aerolíneas incluidas en tales acuerdos (i) tengan la debida autorización, y (ii) cumplan con los requisitos que se aplican normalmente a tales acuerdos.

Artículo 10

Sistema de Reserva por Computadores

1. Las Partes acuerdan que:
 - a. los intereses de los usuarios de servicios de transporte aéreo serán protegidos de cualquier mal uso de tales informaciones incluyendo representación engañosa;
 - b. una línea aérea designada de una Parte y los agentes de la aerolínea tendrán acceso e uso sin restricción o discriminación de Sistemas de Reservas por Computadores en el territorio de las Partes.
2. Las regulaciones y operación de SRC serán regidas por el Código de Conducta establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Artículo 11

Derechos aduaneros y gravámenes

1. Una vez que aterricen en el territorio de una Parte, las aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de otra Parte en el transporte aéreo internacional, sus equipos regulares, equipos de tierra, combustible, lubricantes, provisiones técnicas consumibles, repuestos (incluyendo motores), provisiones de aeronaves (incluyendo pero no limitados a los alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos para la venta o el uso por parte de los pasajeros en cantidades limitadas durante el vuelo), así como otros artículos que se destinan para o utilizan únicamente en conexión con la operación y servicio de las aeronaves que realizan transporte aéreo internacional, estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de todas las restricciones de importación, impuestos a la propiedad o al capital, aranceles, impuestos al consumo y tarifas o cargos similares que (i) imponen las autoridades nacionales y (ii) no están basados en el costo de los servicios prestados, siempre y cuando dichos equipos y provisiones se mantengan dentro de la aeronave.
2. Igualmente estarán exentos, sobre la base de la reciprocidad, de los impuestos, derechos, aranceles, tarifas y cargos mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, con la excepción de los cargos basados en el costo del servicio prestado:

- a. las provisiones de las aeronaves que se introducen o proveen en el territorio de la Parte y que se llevan a bordo, dentro de los límites razonables, para su uso en las aeronaves salientes de una aerolínea de otra Parte que realiza transporte aéreo internacional, aun cuando dichas provisiones se utilizarán durante la porción del viaje que se realiza sobre el territorio de la Parte en donde han sido llevadas a bordo;
 - b. equipos y de tierra y repuestos (incluyendo motores) que se introducen o proveen en el territorio de la Parte para las labores de servicio, mantenimiento o reparación de la aeronave de una aerolínea de otra Parte que realiza transporte aéreo internacional;
 - c. combustible, lubricantes y provisiones técnicas consumibles que se introducen o proveen en el territorio de una parte para su uso en una aeronave de una aerolíneas de otra Parte que realiza transporte aéreo internacional, aun cuando dichas provisiones se utilizarán durante la porción del viaje que se realiza sobre el territorio de la Parte en donde han sido llevadas a bordo; y
 - d. material promocional y publicitario que se introducen o proveen en el territorio de una Parte y se llevan a bordo, dentro de los límites razonables, para su uso en aeronaves salientes de una aerolínea de otra Parte que realiza transporte aéreo internacional, aun cuando dicho material se utilizará durante la porción del viaje que se realiza sobre el territorio de la Parte en donde ha sido llevado a bordo.
3. Es posible que los equipos y provisiones mencionados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo tengan que mantenerse bajo la supervisión y control de las autoridades competentes.
 4. Las exenciones estipuladas en el presente Artículo estarán también disponibles cuando las aerolíneas designadas de una Parte contraten con otra aerolínea, que también disfrute de las mismas exenciones de una Parte, para el préstamo o transferencia, dentro del territorio de la otra Parte, de los artículos especificados en los párrafos 1 y 2 del presente Artículo.

Artículo 12

Cargos a los usuarios

1. Los cargos a los usuarios que impongan las autoridades o entidades competentes de una Parte a las aerolíneas de otra Parte serán justos, razonables, no injustamente discriminatorios, y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios. En todo caso, dichos cargos a los usuarios se impondrán a las aerolíneas designadas de otras Partes sobre la base de términos no menos favorables que los términos más favorables disponibles para cualquier otra aerolínea en el momento en que se impongan los cargos.
2. Los cargos a los usuarios impuestos a las aerolíneas de otras Partes podrán reflejar, pero no exceder, el costo total que representa para las autoridades o entidades aeroportuarias competentes prestar las instalaciones y servicios de aeropuerto, ambientales aeroportuarios, de navegación aérea y seguridad

- aeroportuaria en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario. Dicho costo total podrá incluir una ganancia razonable sobre los activos, después de la depreciación. Las instalaciones y servicios que se brindan deben operar de manera eficiente y económica.
3. Cada Parte fomentará las consultas entre las autoridades o entidades de cobro antes mencionadas en su territorio y las aerolíneas que utilizan los servicios e instalaciones, a fin de que se intercambie la información necesaria para permitir una revisión certera de lo razonable de los cargos en conformidad con los párrafos 1 y 2 del presente Artículo. Cada Parte instará a las autoridades competentes a avisar a los usuarios sobre cualquier propuesta de cambio en los cargos a los usuarios a fin de permitir que los usuarios expresen sus puntos de vista antes de que dichos cargos se hagan efectivos.
 4. En caso de la resolución de alguna disputa según el Artículo 16, ninguna Parte se considerará en incumplimiento de alguna disposición del presente Artículo, a menos que (i) deje de llevar a cabo una revisión, dentro de un periodo de tiempo razonable, del cargo o práctica que es objeto de reclamo por parte de otra Parte o Partes; o (ii) una vez realizada tal revisión, dejara de tomar las medidas que estén a su alcance para remediar cualquier cargo o práctica que sea inconsistente con el presente Artículo.

Artículo 13
Competencia Leal

1. Una Parte permitirá una oportunidad justa y equitativa a las aerolíneas designadas de todas las Partes para que compitan en la provisión del transporte aéreo internacional a que se refiere el presente Acuerdo.
2. Una Parte permitirá que cada aerolínea designada determine la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ofrece sobre la base de las consideraciones comerciales del mercado. En consistencia con este derecho, ninguna Parte limitará unilateralmente el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las aerolíneas designadas de otra Parte, excepto cuando así lo requieran por razones aduanales, técnicas, operacionales o ambientales bajo condiciones uniformes consistentes con el Artículo 15 del Convenio.
3. Ninguna Parte impondrá a las aerolíneas designadas de otra Parte el requisitos de derecho de prioridad o de proporción de distribución del trafico, una tarifa de no-objeción, o cualquier otro requisito con respecto a capacidad, frecuencia o tráfico que sea inconsistente con los propósitos del presente Acuerdo.
4. Ninguna Parte exigirá la presentación de esquemas de vuelos, programas para vuelos chárter, o planes de operación de las aerolíneas de otra Parte para su aprobación, excepto cuando así se requiera, de forma no discriminatoria, para poner en práctica las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2 del presente Artículo. Si una Parte requiere la presentación de documentos para fines informativos o adjudicación de slots, deberá minimizar la carga administrativa de

los requisitos y procedimientos de registro para los intermediarios de transporte aéreo y para las aerolíneas designadas de otra Parte.

Artículo 14
Fijación de Precios

1. Una Parte permitirá que los precios del transporte aéreo las fije cada línea aérea designada por condiciones comerciales del mercado. La intervención de las Partes se limitará a:
 - a. evitar precios o prácticas injustificadamente discriminatorias;
 - b. proteger a los consumidores de precios exageradamente altos o restrictivos debido al abuso de una posición dominante; y
 - c. proteger a las aerolíneas de precios que sean artificialmente bajos debido a subsidios o apoyos directos o indirectos por parte del gobierno.
2. Una Parte podrá exigir que se notifique o presente ante sus Autoridades Aeronáuticas los precios que cobraran las aerolíneas de otra Parte hacia y desde su territorio. No se podrá exigir la notificación o presentación por parte de las aerolíneas designadas con más de 30 días de antelación de su fecha de vigencia propuesta. En casos individuales, se permitirá la notificación o presentación con menos tiempo de aviso que el que se requiere normalmente.
3. Ninguna Parte tomará acciones unilaterales para prevenir la inauguración o continuación de un precio propuesto para que cobre o ya cobra una aerolínea de una Parte por concepto del transporte aéreo entre los territorios de las Partes, incluyendo en el transporte entre aerolíneas.

Si una Parte considera que un precio tal es inconsistente con las consideraciones estipuladas en el parágrafo 1 del presente Artículo, pedirá que el Consejo de las Autoridades Aeronáuticas realicen una investigación de acuerdo con el Anexo I.

Artículo 15
Consejo de Autoridades Aeronáuticas

1. Se instituirá un Consejo de Autoridades Aeronáuticas, cuya tarea es vigilar que se cumpla y se aplique el presente Acuerdo.
2. Los reglamentos concernientes a la composición, el poder y los detalles sobre el funcionamiento del Consejo se estipulan en el Anexo I.

Artículo 16
Resolución de disputas

Las Partes acuerdan que cualquier disputa entre las Partes en lo que concierne a la interpretación y/o ejecución del presente Acuerdo se referirá al Consejo de Autoridades Aeronáuticas para su decisión.

Artículo 17
Consultas

Una Parte podrá, en cualquier momento, solicitar consultas con relación al presente Acuerdo con una o más de las Partes involucradas. Dichas consultas comenzarán en la fecha más temprana posible, pero dentro de 60 días luego de que la otra Parte involucrada reciba la solicitud, a menos que se acuerde lo contrario.

Artículo 18
Terminación

Una Parte podrá, en cualquier momento, avisar por escrito a las otras Partes de que ha decidido retirarse del presente Acuerdo. Dicho aviso se enviará simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional. El presente Acuerdo dejará de estar en vigencia para la Parte en la medianoche inmediatamente antes del primer aniversario de la fecha de recibo del aviso por las otras Partes, a menos que se retire el aviso o las Partes lleguen a un acuerdo sobre un periodo de tiempo más corto.

Artículo 19
Registro con la OACI

El Gobierno de la República de Colombia procurará que registren el presente Acuerdo y todas sus enmiendas con la Organización de Aviación Civil Internacional.

Artículo 20
Entrada en Vigencia

El presente Acuerdo se aplicará provisionalmente entre las Partes una vez que se firme. Entrará en vigencia al depositar el instrumento de ratificación luego de que se completen todos los procedimientos internos de las Partes. Los instrumentos de ratificación serán depositados con el Gobierno de la República de Colombia.

EN FE DE LO CUAL los suscritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Acuerdo.

**Comentarios de los Países sobre
Acuerdo Sobre Transporte Aéreo entre los Estados Miembros y los Miembros Asociados
de la Asociación de Estados del Caribe en relación con el Transporte Aéreo entre sus Territorios**

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
<u>Artículo 1</u> <u>Definiciones</u>						La definición de Stop-Over, no se apega a la definición que establece el documento 9626 del Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional en su edición 1996
<u>Artículo 2</u> <u>Concesión de</u> <u>Derechos</u>	<p>2.1 No está claro cuando se dice cada Parte a las otras Partes si este es un acuerdo para los países de la Asociación cuales son las otras Partes, si en la introducción se plantea que los Estados miembros y los Miembros Asociados de la AEC son los llamados "las Partes". Se está interpretando Partes como País y no como toda la Asociación.</p> <p>2.3 Añadir: siempre y cuando no constituyan competencia indebida a los servicios regulares.</p> <p>2.4 Añadir al párrafo lo que se subraya: con el objeto de promover el turismo multidesestino, las Partes otorgan, derechos de stop-over (parada –estancia) a las aerolíneas designadas entre puntos de las Partes.</p>					En los incisos 2 y 3, por el momento las autoridades aeronáuticas de México no las considera convenientes de incluir, ya que se involucran terceros Países y derechos de tráfico.
<u>Artículo 3</u> <u>A.</u> <u>Designación</u>	<p>3.1 Cada uno de los países de la AEC no tiene muchas aerolíneas por lo que</p>					Se tendría que analizar con mayor detalle, ya que se establece la multidesignación de empresas, tema que

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
<u>Y</u> <u>Autorización</u> B. <u>Comunidad</u> <u>de Intereses</u>	no debe quedar tan abierto, se debe acotar la cantidad de aerolíneas a designar por cada una de las Partes.					México siempre ha analizado y negociado caso por caso, vigilando que se den las condiciones de una real y efectiva reciprocidad.
<u>Artículo 4</u> <u>Revocación</u> <u>de la</u> <u>Autorización</u>						
<u>Artículo 5</u> <u>Aplicación de</u> las Leyes						
<u>Artículo 6</u> <u>Seguridad</u> Operacional						
<u>Artículo 7</u> <u>Seguridad de</u> <u>la Aviación</u> <u>Civil</u>	<p>Como no todos los países de la AEC son parte de los Convenios de Tokio, La Haya y Montreal, proponemos la siguiente redacción para el artículo 7:</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO 7 COOPERACIÓN SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN</p> <p>1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes deberán, en particular, actuar de conformidad con las disposiciones de los acuerdos relevantes</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.</p> <p>2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.</p> <p>3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y designadas como anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.</p> <p>4. Cada Parte Contratante 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 precedente, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará que en su territorio se aplican efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente dispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.</p> <p>5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.</p> <p>6. Si una Parte Contratante se aparta de las disposiciones de seguridad de aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante pueden solicitar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante.</p> <p>Además como la Seguridad Operacional cada día tiene mayor importancia en nuestro medio proponemos incluir el siguiente artículo:</p> <p style="text-align: center;">ARTICULO __ SEGURIDAD OPERACIONAL</p> <p>1. Cada Parte Contratante puede solicitar consultas en cualquier momento con relación a las normas de seguridad en cualquier área relativa a tripulantes, aeronaves o a su</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>operación, adoptadas por la otra Parte Contratante. Estas consultas tendrán lugar dentro de los 30 días que haberse efectuado dicha solicitud.</p> <p>2. Si después de dichas consultas, una de las Partes Contratantes halla que la otra Parte no mantiene ni administra con eficiencia las normas de seguridad en cualquiera de dichas áreas, de modo que sean por lo menos iguales a las normas mínimas establecidas en ese momento, de acuerdo al Convenio de Chicago, entonces la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte acerca de estos hallazgos y las medidas que sean consideradas necesarias para cumplir con esas normas mínimas, y la otra Parte Contratante adoptará las acciones correctivas adecuadas. El incumplimiento de la otra Parte Contratante en cuanto a la adopción de las acciones adecuadas dentro de los 15 días o un período mayor, según quede acordado, constituirá el fundamento para la aplicación del Artículo 4(1) del presente Acuerdo (revocación o suspensión de la autorización de operación).</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>3. Sin perjuicio de las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 del Convenio de Chicago, queda acordado que cualquier aeronave operada por, o bajo un contrato de arriendo, en nombre de la línea o líneas aéreas de una de las Partes Contratantes, durante los servicios hacia o desde el territorio de la otra Parte Contratante, puede, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo o alrededor de la aeronave para verificar tanto la validez de los documentos de la aeronave y los de su tripulación como la condición aparente de la aeronave y su equipamiento (llamado en este Artículo "inspección en rampa"), siempre y cuando esto no conlleve a demoras irrazonables.</p> <p>4. Si cualquier inspección o serie de inspecciones en rampa conduce a:</p> <p>a) serias preocupaciones en cuanto a que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con las normas</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>mínimas establecidas en ese momento, a la luz del Convenio de Chicago; o</p> <p>b) serias preocupaciones en cuanto a que exista falta de mantenimiento y administración efectivas de las normas de seguridad establecidas en ese momento a la luz del Convenio de Chicago ;</p> <p>la Parte Contratante que ejecuta la inspección debe, a los efectos del Artículo 33 del Convenio de Chicago, encontrarse en libertad de llegar a la conclusión de que los requerimientos bajo los cuales habían sido emitidos o considerados como válidos el certificado o las licencias con relación a esa aeronave o con respecto a la tripulación de dicha aeronave, o que los requerimientos bajo los cuales es operada esa aeronave, no son iguales o superiores a las normas mínimas establecidas en virtud del Convenio de Chicago.</p> <p>5. En el caso de que el acceso a los efectos de la ejecución de una inspección en rampa de una aeronave operada por la línea o líneas aéreas de una de las Partes Contratantes, en</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>correspondencia con el párrafo (3) de este Artículo, sea denegado por un representante de esa línea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante se encontrará en libertad de inferir han surgido serias preocupaciones del tipo al que se hace referencia en el párrafo (4) de este Artículo y formulará las conclusiones a las que se hace referencia en dicho párrafo.</p> <p>6. Cada Parte contratante se reserva el derecho de suspender o variar la autorización de operación de una línea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, inmediatamente en el caso de que la Primera Parte Contratante concluya, sea como resultado de una inspección en rampa, una serie de inspecciones en rampa, una negativa de acceso para inspección en rampa, consultas o de otro modo, que resulte esencial una acción inmediata para la seguridad de la operación de una línea aérea.</p> <p>7. Cualquier acción adoptada por una de las Partes Contratantes en correspondencia con los párrafos 2) o 6) de este Artículo, será descontinuada una vez</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>que las bases para la adopción de dicha acción hayan cesado de existir.</p>					
<p><u>Artículo 8</u> <u>Oportunidad</u> <u>s</u> <u>Comerciales</u></p>	<p>8.3 Se debe poner como se acordó en el Proyecto de Resolución que se envía al consejo de Ministros de la AEC.</p> <p>“ Servicios de escala”. Los transportistas aéreos podrán escoger libremente entre las diversas alternativas de servicios de escala disponibles, y si hay fijación de precios, éstos deben ser razonables, basados en los costos y en un trato justo, uniforme y no discriminatorio.</p> <p>8.5 Añadir: “de acuerdo a la legislación vigente de las Partes”.</p> <p>8.6 Lo referido al Código Compartido debe estar en un artículo aparte.</p> <p>8.7 Añadir: “ de acuerdo a la legislación vigente de las Partes”.</p>					<p>En los incisos 2 y 3, no se consideran aceptables, ya que México en sus convenios únicamente contempla personal de la otra Parte exclusivamente a nivel gerencial, y en cuanto al manejo de servicios en tierra, éste queda sujeto a las disposiciones que para tal efecto establezcan los organismos involucrados, por lo que en los convenios bilaterales no se ha incluido este tema.</p> <p>Asimismo, en su inciso 4 sobre las disposiciones legales aplicables en el país que se trate, por lo que no se considera aceptable en los términos que se establece en el mencionado proyecto.</p> <p>En el inciso 7, párrafos 2 y 3, tampoco se consideran aceptables, ya que se esta hablando de un sistema de transporte multimodal.</p>
<p><u>Artículo 9</u> <u>Código</u> <u>compartido</u></p>						
<p><u>Artículo 10</u> <u>Sistema de</u> <u>Reserva por</u> <u>Computador</u> <u>es</u></p>				<p><u>Artículo 10</u> <u>Sistema de Reserva por</u> <u>Computadores (SRC)</u> 1. Las Partes acuerdan que: a. los intereses de los usuarios de servicios de transporte aéreo serán protegidos de cualquier mal uso de tales informaciones incluyendo representación engañosa;</p>		

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
				<p>b. una línea aérea designada de una Parte y los agentes de la aerolínea tendrán acceso e uso sin restricción o discriminación de Sistemas de Reservas por Computadores en el territorio de las Partes.</p> <p>2. Las regulaciones y operación de SRC serán regidas por el Código de Conducta establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional.</p>		
<p><u>Artículo 11</u> <u>Derechos</u> <u>aduaneros y</u> <u>gravámenes</u></p>	<p>11.2 Las frecuencias y capacidad no estamos de acuerdo en que sean determinadas por las aerolíneas.</p> <p>11.4 Los programas de calendarios, de vuelos charters, etc. tienen que ser presentados con antelación para la programación de los slots.</p>					<p>En sus incisos 3 y 4, así como en el artículo 12 establece la libertad de aplicación de tarifas por parte de las aerolíneas asignadas, lo cual se contrapone con los principios establecidos por México, en donde se exige la doble aprobación tarifaria.</p>
<p><u>Artículo 12</u> <u>Cargos a los</u> <u>usuarios</u></p>	<p>Proponemos la siguiente redacción del artículo: ARTICULO 12 TARIFAS</p> <p>1. Las tarifas a aplicar para pasajeros por una empresa designada conforme al artículo 2 apartado 2, precisan de autorización por parte de las autoridades aeronáuticas de la Parte en cuyos dominios se encuentra el punto de partida del viaje aéreo(según se indica en la documentación de transporte).</p> <p>2. Las empresas</p>					

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
	<p>designadas considerarán en sus tarifas los gastos de explotación, un beneficio adecuado, las condiciones existentes de competencia y mercado, así como los intereses de los usuarios. La autoridad aeronáutica competente únicamente podrá denegar la autorización cuando una tarifa no responda a estos criterios.</p> <p>3. Las empresas designadas presentarán sus tarifas ante las autoridades aeronáuticas a más tardar veintiún (21) días antes del primer día de aplicación, para su aprobación.</p> <p>4. Si la autoridad aeronáutica de una de las Partes no estuviese conforme con una tarifa que le ha sido presentada, informará a la empresa afectada en el plazo de quince(15) días a contar de la presentación de la tarifa. En este caso no se podrá aplicar dicha tarifa. Se seguirá aplicando la tarifa antigua que se pretendía sustituir por la tarifa nueva.</p>					
<u>Artículo 13</u> Competencia Leal						
<u>Artículo 14</u>						

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
<u>Fijación de Precios</u>						
<u>Artículo 15 Consejo de Autoridades Aeronáuticas</u>						
<u>Artículo 16 Resolución de disputas</u>						
<u>Artículo 17 Consultas</u>						
<u>Artículo 18 Terminación</u>						
<u>Artículo 19 Registro con la OACI</u>						
<u>Artículo 20 Entrada en Vigencia</u>						
<u>Anexo I Consejo De Autoridades De Aeronáutica (El Consejo)</u>					<p>Anexo I</p> <p>CONSEJO DE AUTORIDADES DE AERONÁUTICA (El Consejo)</p> <p><u>1. Composición y elección del Consejo</u></p> <p>a) El Consejo de Autoridades de Aeronáutica será un órgano permanente con responsabilidad ante el Consejo de Ministros de la Asociación de Estados del Caribe (AEC).</p> <p>b) El Consejo de Autoridades de Aeronáutica estará compuesto por siete representantes elegidos por el Consejo de Ministros de la AEC.</p> <p>c) Los representantes se elegirán cada dos años.</p> <p>d) La representación en el Consejo de Autoridades</p>	

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
					<p>de Aeronáutica estará dividida en: cuatro representantes procedentes de los países del continente, y tres de los países insulares.</p> <p>2. Presidente del Consejo</p> <p>a) El Consejo de Autoridades de Aeronáutica designará a su Presidente por un periodo de dos años.</p> <p>b) La Presidencia del Consejo se alternará entre los estados continentales y los insulares. El primer periodo de mandato se decidirá por consenso de los representantes.</p> <p>3. Sede del Consejo</p> <p>La sede del Consejo estará en el país del Estado Miembro o Miembro Asociado que ejerza la Presidencia. Este país ofrecerá la infraestructura, así como los recursos humanos y materiales necesarios, para desarrollar las actividades de la Presidencia.</p> <p>4. Funciones del Consejo</p> <p>Además de lo estipulado en el Acuerdo, el Consejo ejercerá las siguientes funciones:</p> <p>a) Tomar una decisión en las disputas que surjan a partir de la aplicación y/o interpretación de las cláusulas del Acuerdo y sus Anexos, si existen.</p> <p>b) Coordinar, a través de las Autoridades de la Aviación Civil competentes, el funcionamiento armónico de la política común de</p>	

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
					<p>aviación civil en los territorios de la AEC, y la homogeneización y compatibilidad de los aspectos relacionados con la Facilitación, Seguridad, Aeronavegabilidad, Operaciones y otorgamiento de Licencias al Personal.</p> <p>c) Tomar una decisión con respecto a las reclamaciones sobre prácticas depredadoras o una competencia injusta.</p> <p>d) Presentar, cuando sea necesario, modificaciones para la revisión periódica del Acuerdo.</p> <p>e) Escuchar las preocupaciones de las aerolíneas acerca de la implementación del Acuerdo, cuando estas lo soliciten.</p> <p>f) Velar porque los Estados Miembros y Miembros Asociados apliquen un criterio similar y eficiente en la definición de los niveles de impuestos y cargos por servicios aeroportuarios, facilidades de navegación aérea, Aduanas y otras facilidades relacionadas.</p> <p>g) Determinar sus propias Normas de Procedimiento y establecer los comités subsidiarios que desee o considere necesarios.</p> <p>5. Secretaría General</p> <p>El Consejo tendrá una Secretaría General cuyas actividades llevará a cabo un funcionario designado por el Gobierno del país que ocupe la Presidencia del Consejo. Las funciones de la Secretaría General serán,</p>	

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
					<p>entre otras:</p> <p>a) Preparación y distribución de las agendas, las minutas de las reuniones del Consejo y las soluciones de las disputas, en concordancia con el respectivo Artículo del Acuerdo.</p> <p>b) Manejo de la información y documentación que el Consejo solicite.</p> <p>c) Preparación de la correspondencia oficial del Presidente del Consejo.</p> <p>d) Efectuar la transición de la Secretaría General de un miembro a otro, cuando sea designado para el puesto, un nuevo Secretario.</p> <p>6. Sesiones</p> <p>Las sesiones del Consejo serán convocadas y procederán de acuerdo con el criterio establecido al efecto en las Normas de Procedimiento.</p> <p>6. Decisiones</p> <p>Las decisiones que tome el Consejo requerirán de la aprobación de la mayoría de sus miembros, y tendrán el estatus de recomendaciones. Los Estados harán los esfuerzos necesarios para implementar estas recomendaciones.</p> <p>7. Participación sin derecho al voto</p> <p>Todo Estado Miembro o Miembro Asociado puede participar, sin derecho al voto, en los análisis que lleve a cabo el Consejo de</p>	

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
					<p data-bbox="1436 191 1724 261">cualquier asunto que afecte de manera especial sus intereses.</p> <p data-bbox="1436 261 1724 363">Ningún miembro del Consejo votará en el análisis que éste realice acerca de una disputa de la cual forma parte.</p> <p data-bbox="1436 386 1724 435">9. <u>Gastos de los representantes</u></p> <p data-bbox="1436 457 1724 557">Cada uno de los países que esté representado en el Consejo cubrirá los gastos de su propio representante.</p>	

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
<u>Comentarios de Carácter General</u>		<p><u>Acceso al Mercado</u> La principal intención del borrador del acuerdo de transporte aéreo es muy estimulante, ya que pretende realmente responder a los mandatos emitidos por la AEC con relación al papel del transporte en el desarrollo del Comercio y el Turismo. Desde el punto de vista de los servicios de transporte aéreo, significará disponer, en función del desarrollo de los servicios aéreos, de todos los mercados conque contamos, es decir, centros comerciales y turísticos como puntos de acceso. Por lo tanto, en el proceso de definición de la política aérea, este aspecto debe ser considerado como un principio clave que no debe abandonarse. En el proceso de formulación de un acuerdo, puede que se haga necesario, por supuesto, prestarle la atención debida a aspectos tales como las condiciones de operación, en cuanto a las necesidades especiales y los requisitos básicos de ciertos mercados.</p> <p><u>Proceso de Formulación de la Política/Participación de las Aerolíneas</u> El reto de diseñar un acuerdo aéreo para la promoción de los Servicios de las</p>	<p>No se apoya el proyecto de Acuerdo presentado por Aruba y en su lugar se sugiere proceder a la firma de una Resolución que armoniza y define una Política Aérea Común.</p>			

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
		<p>Aerolíneas dentro de la AEC, requerirá de un concepto colectivo por parte de los que definen la política en el sector público, así como también de las aerolíneas regionales. Por lo tanto resulta aconsejable estimular desde el principio la participación de los ejecutivos de las líneas aéreas, ya que, al final, cualquier éxito real en la operación de nuevos Servicios Intra regionales de las Aerolíneas, dependerá del interés de dichos ejecutivos en las oportunidades de mercado, y del ambiente en cuanto a la política aérea. Como consecuencia, se sugiere vincular activamente a las aerolíneas, desde el inicio, en el proceso de formulación de la política.</p> <p><u>Forma/Estructura del Acuerdo Propuesto</u></p> <p>La región necesitará un Acuerdo Aéreo que responda a nuestros requisitos especiales, que haga de él una herramienta importante en el proceso de desarrollo del mercado. Esto significa que nuestra tarea deberá ser la de encontrar vías innovadoras para abordar tales requisitos especiales, con el fin de promover el desarrollo de nuevos servicios de aerolíneas, así como</p>				

Título	Cuba	Barbados	Colombia	Jamaica	Aruba	México
		<p>también la cooperación entre líneas. Este último aspecto forma parte del esfuerzo que desplegamos para promover una industria regional de aerolíneas más fuerte, y revestirá también gran importancia en la creación de una red intraregional de rutas que facilite la transferencia de tráfico en los centros de distribución. En este sentido, dejando a un lado el bilateralismo o el multilateralismo, el contenido de nuestro acuerdo no podrá seguir de manera rígida las formas tradicionales de los acuerdos aéreos. En cuanto al tipo de acuerdo, nuestras circunstancias especiales podrán muy bien apoyar un concepto multilateral con nuestras propias disposiciones "locales". En este sentido, incluso con este tipo de acuerdo, hay una serie de aspectos en el borrador de Aruba que seguirían teniendo mucha importancia.</p>				

SISTEMA DE TRANSPORTE AEREO SUBREGIONAL
ACTA DE LA VII REUNION EL CONSEJO DE AUTORIDADES
AERONAUTICAS

En la ciudad de Santiago de Chile, los días 1 y 2 de Marzo de 2001, se reunió el Consejo de Autoridades Aeronáuticas a tratar el siguiente Orden del Día, que fuera previamente aprobado:

- 1.- Modificación del Acuerdo de Fortaleza.
- 2.- Entrega de la Presidencia y de la Secretaría de acuerdo a lo previsto en el artículo 10.I del Reglamento.
- 3.- Varios

APERTURA:

La delegación de Chile dio la más cordial bienvenida a todas las Autoridades que integran el Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Sistema de Transporte Aéreo Subregional y a los Observadores asistentes a la reunión. Un especial saludo se otorgó a la delegación del Perú, país de reciente integración al Acuerdo de Fortaleza y que por primera vez asiste a una Reunión del Consejo.

Los Representantes aprobaron el Programa de Trabajo tentativo propuesto por la Presidencia.

La lista de los integrantes de cada delegación y de los observadores se adjunta como Anexo I a la presente Acta.

1.- MODIFICACION DEL ACUERDO DE FORTALEZA:

El Presidente del Consejo se refirió a los objetivos de la reunión, al trabajo realizado entre la anterior reunión del Consejo y esta oportunidad y a las principales características que tiene el proyecto de modificaciones que propone Chile al Acuerdo de Fortaleza, como aporte a los esfuerzos de mejoramiento que se ha impuesto este Consejo.

Las Autoridades y los Observadores, intercambiaron opiniones y puntos de vista diversos sobre la mejor manera de avanzar en el perfeccionamiento del Acuerdo de Fortaleza, tras lo cual se resolvió abordar el tema desde dos aspectos: la revitalización del Sistema Subregional tal como fue concebido y la liberalización de los servicios subregionales.

Respecto del primer aspecto, esto es, la revitalización del Acuerdo, se acordó avanzar en la solución de las restricciones que imponen los problemas de Facilitación no debidamente resueltos y la burocracia que suele presentarse en el otorgamiento de los permisos de operación. En relación a estos últimos, hubo consenso que las exigencias deben ser las mínimas y se propuso adoptar en la Subregión un procedimiento normativo similar al establecido por Brasil para otorgar los permisos de todos los vuelos subregionales, normativa que se adjunta como Anexo II.

También para revitalizar el Acuerdo de Fortaleza se propuso por Brasil estudiar la posibilidad de cobrar a los vuelos subregionales las mismas tasas aeronáuticas que los países miembros cobran a sus vuelos domésticos. Se acordó informar al Presidente del Consejo sobre el resultado del estudio que se haga en cada país, en un plazo máximo de 60 días.

En el tratamiento del segundo aspecto, esto es, la liberalización de los servicios subregionales, la delegación de Chile presentó su proyecto de modificaciones al Acuerdo de Fortaleza, poniendo especial énfasis en la necesidad de terminar con la superposición de dos marcos regulatorios, el de los Acuerdos Bilaterales y el del Sistema Subregional, y en la conveniencia de liberalizar los derechos de tráfico. Después de un intercambio de opiniones se acordó por unanimidad considerar el proyecto de Chile como un documento de trabajo para la próxima reunión, que tendrá por objetivo específico fijar el texto del Proyecto de Modificaciones. Se adjunta la proposición chilena como Anexo III.

En esta materia el Consejo, con el voto favorable de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, aprobó una Resolución que porpone un Cronograma de Liberalización y que se adjunta como Anexo IV.

El Representante de Argentina deja expresa constancia que no aprueba la referida Resolución, porque a su juicio ésta excede la competencia del Consejo y desvirtúa el objetivo original del Acuerdo de Fortaleza.

Las autoridades aeronáuticas de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay acordaron un Memorándum de Entendimiento, aprobando desde ya el Cronograma de Liberalización propuesto en la Resolución precitada, Memorándum que quedó abierto a la adhesión de las autoridades aeronáuticas de los restantes países miembros.

2.- ENTREGA DE LA PRESIDENCIA Y DE LA SECRETARIA:

De acuerdo a lo previsto en el artículo 10 del Reglamento del Consejo y habiendo transcurrido el plazo previsto para que Chile ejerciera la Presidencia, el Representante de Chile agradece la colaboración que le prestaron todos los países miembros del Acuerdo durante su Presidencia y procede a entregar la misma al Representante del Paraguay. El Secretario del Consejo procede, por su parte, a entregar al Representante del Paraguay todos los antecedentes originales de las diversas reuniones y actuaciones del Consejo.

3.- VARIOS:

El Representante de Chile informa que el Congreso de su país aprobó el Acuerdo de Fortaleza y que el Instrumento de Ratificación se depositó en Diciembre de 2000, con lo que solo resta que Argentina ratifique el citado Acuerdo.

POR LA REPÚBLICA ARGENTINA

POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA

POR LA REPUBLICA FEDERATIVA
DE BRASIL

POR LA REPUBLICA DE CHILE

POR LA REPUBLICA DE PARAGUAY

POR LA REPUBLICA DEL PERU

POR LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

ANEXO I

LISTA DE INTEGRANTES DE CADA DELEGACIÓN

REPUBLICA ARGENTINA

Horacio Knobel
Director de Acuerdos y Legislación
Subsecretaría de Transporte Aerocomercial

REPUBLICA DE BOLIVIA

Juan Urrutia
Jefe de Asuntos y Organismos Internacionales
Dirección General de Aeronáutica Civil

Luis Coca O.
Jefe Unidad de Transporte y Trabajo Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil

REPUBLICA FEDERATIVA DE BRASIL

Maj. Brig Venancio Grossi
Director General de Aviación Civil y
Presidente del CERNAI

Luiz Adonis Batista Pinheiro
Asistente del CERNAI

María Regina Oliveira de Queiroz
Asesora del Presidente del CERNAI

Carlos Leopoldo Goncalves
Ministerio de Relaciones Exteriores

REPUBLICA DE CHILE

Juan Pablo Langlois V.
Secretario General
Junta de Aeronáutica Civil

Javier Becker
Asistente
Dirección General Económica
Ministerio de Relaciones Exteriores

Luis Ili Salgado
Director de Planificación
Dirección General de Aeronáutica Civil

Guillermo Novoa A.
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil

Eduardo Alvarado C.
Jefe del Departamento Técnico-Económico
Junta de Aeronáutica Civil

Alvaro Lisboa M.
Asesor Legal
Junta de Aeronáutica Civil

REPUBLICA DEL PARAGUAY

Augusto Fuster Colunga
Presidente del Consejo de Administración de la DINAC

Ceferino Farías Servín
Subdirector de Transporte Aéreo
y Asuntos Internacionales de la DINAC

Sr. Luis González Arias
Embajador de la República del Paraguay en Chile

Aurelio Rojas
Secretaría Nacional de Turismo

REPUBLICA DEL PERU

Juan Veng
Director de la Oficina de Asesoría de Política Aérea
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

Humberto Umeres
Director de Asuntos Aéreos y del Espacio
Ministerio de Relaciones Exteriores

César de las Casas Díaz
Consejero Jefe del Departamento Económico
Embajada de Perú en Chile

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Brig. Gral. (Av.) Walter W. Ghiorzi
Director Nacional de Aviación Civil e
Infraestructura Aeronáutica

Alberto Sanes de León
Asesor
Dirección Nacional de Aviación Civil
e Infraestructura Aeronáutica

Angélica González
Asesor en Transporte Aéreo
Ministerio de Transportes y Obras Públicas

LISTA DE OBSERVADORES

Claudia Arenas R.
AVANT AIRLINES

Rodrigo García
LAN-CHILE

Pedro Carvalho
TAM

Sergio Domíngues
TRANSBRASIL

Arnaldo Costa
TAM/MERCOSUR

Sergio Joao Galhardo Junior
RIO SUL/VARIG

Sergio Joao Galhardo
VARIG

Vagner Tostes
VARIG/LOG

Alonso H. C. Medeiros
VASP

Rodrigo Duran
IATA

Sergio Kuczynski
EMBRAER

ANEXO II

**SERVICO PÚBLICO FEDERAL
COMANDO DA AERONÁUTICA**

PORTARIA Nº 125/GCS, DE 23 DE FEVEREIRO DE 2001

Estabelece prodedimentos para funcionamento de empresa aérea estrangeira amparada pelo Acordo de Fortaleza.

O COMANDANTE DA AERONÁUTICA, no uso das atribuições que lhe conferem o parágrafo único do artigo 18 e o artigo 19 da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, e tendo em vista o disposto no item 2 do artigo 8º e alínea "f" do item 2 do Anexo II do Acordo de Fortaleza, resolve:

Art. 1º Estabelecer os seguintes documentos para que a empresa aérea designada por Estado signatário do Acordo de Fortaleza apresente ao Departamento de Aviação Civil (DAC), a fim de operar em território brasileiro:

I – a nomeação de representante legal, com poderes para receber citação inicial e ser demandado;

II – a declaração oficial do governo do país de origem com a constituição legal da empresa e a regularidade de sua situação econômico-financeira;

III – as especificações operativas;

IV – o comprovante de seguro de responsabilidade civil por danos a terceiros na superfície: a proposta de tarifas; e

V – a proposta com os horários de transporte (HOTRAN).

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as Portarias nº 418/GMS e nº 419/GMS, ambas datadas de 09 de junho de 1999, publicadas no Diário Oficial da União nº 113-E, Seção I, de 16 de junho de 1999.

CARLOS DE ALMEIDA BAPTISTA
Comandante da Aeronáutica

ANEXO III

Santiago, 25 de Enero de 2001.

Estimado señor:

En relación al tema 1 de la Agenda Provisional, de la VII Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas del Acuerdo de Fortaleza, que se celebrará el 1 y 2 de Marzo de 2001 en Santiago de Chile, adjunto remito a Ud. un proyecto de modificaciones al Acuerdo que propondrá Chile en dicha reunión, como aporte a los esfuerzos de mejoramiento que se ha impuesto el Consejo.

El mencionado proyecto procura recoger las inquietudes expresadas en la VI Reunión del Consejo y en las reuniones sobre esta materia celebradas en Buenos Aires, con ocasión del LVII Comité Ejecutivo de la CLAC y en Santo Domingo, con ocasión de la última Asamblea General de la CLAC.

El proyecto, conforme a lo convenido, no reemplaza integralmente el actual Acuerdo de Fortaleza, sino que lo modifica, manteniendo su estructura, número de los artículos y títulos de los mismos.

El Artículo 1 elimina la que, en su oportunidad, fue considerada una de las principales restricciones del Acuerdo, esto es, que sólo era aplicable en rutas diferentes de las operadas en virtud de los Acuerdos Bilaterales. Agrega, además, los servicios no regulares.

En el Artículo 2 se redefinen los “servicios subregionales”, de acuerdo a los mismos nuevos criterios señalados en el párrafo precedente. El resto de las definiciones no se modifican.

El Artículo 3 se modifica sustancialmente. Primero, pretende unificar los tres Anexos que hoy tiene el Acuerdo, el Reglamento del Consejo y los dos Procedimientos que se han aprobado, por cuanto parece un exceso que Fortaleza tenga ya cinco instrumentos que lo complementan. Segundo, establece normas claras y conocidas en el ámbito del transporte aéreo, respecto de cómo modificar el cuerpo principal del Acuerdo y cómo modificar el único instrumento que lo complementa, que hemos llamado Reglamento.

El Artículo 4 mantiene su estructura general pero introduce una modificación de fondo: se conceden por el Acuerdo las quintas y sextas libertades que se operen dentro de la subregión, las que dejan de depender de las autorizaciones que en cada caso particular den o nieguen los Estados Partes. Se agregan, además, los servicios no regulares y se mantiene la parada estancia.

El Artículo 5, sobre Designación y Autorización, no se modifica.

El Artículo 6, sobre Condiciones de Operación, se modifica solo para citar correctamente el único instrumento que complementa el Acuerdo, esto es, el Reglamento.

En el Artículo 7 se mejora el párrafo 2, para precisar con toda nitidez que no se desea restringir los derechos y las facilidades ya existentes; y se agrega un nuevo párrafo 5, para establecer que este Acuerdo Multilateral prevalece sobre los Bilaterales, permisos de operación y demás acuerdos administrativos vigentes entre los Estados Partes, los que, de ser más restrictivos, tendrán que revisarse para ser conformados y adecuados a Fortaleza.

El Artículo 8, sobre Intercambio de Disposiciones Nacionales, no se modifica.

El Artículo 9 se reduce a la regla general, país de origen, en materia tarifaria. Se elimina el párrafo dos por contradictorio con dicha regla general, además de innecesario a la luz de las atribuciones del Consejo y las normas sobre controversias.

Los Artículos 10, sobre Facilitación y Seguridad; y 11, sobre Aeronavegabilidad, Operaciones y Licencias al Personal, no se modifican.

El Artículo 12, sobre el Consejo, se modifica para los solos efectos de citar el Reglamento.

El Artículo 13, sobre Oportunidades Comerciales, se modifica para los solos efectos de eliminar la oración inicial, que debilita el objetivo perseguido por la norma.

Los Artículos 14, sobre Estadísticas; 15, sobre Adhesión y 16, sobre Denuncia, no se modifican.

El Artículo 17, sobre Solución de Controversias, se modifica para los solos efectos de citar correctamente el Reglamento.

Los Artículo 18, sobre Revisión; 19, sobre Registro y 20, sobre Entrada en Vigor, no se modifican.

Como se podrá advertir, las modificaciones propuestas si bien son importantes, son sencillas y para su debido estudio basta tener a la vista el actual texto del Acuerdo de Fortaleza.

Queda pendiente la unificación de los cinco instrumentos complementarios en uno sólo, llámese Reglamento o de cualquier otro modo. Nos parece previo adoptar los acuerdos esenciales respecto del texto básico, para luego rescatar de los instrumentos complementarios, aquellas normas necesarios y/o útiles para la debida aplicación del cuerpo principal del Acuerdo.

Se adjunta el proyecto con las modificaciones comentadas, con la suficiente antelación de modo tal de permitir a los Señores Representantes preparar adecuadamente la Reunión y, de ser posible , enviar o traer sus comentarios y observaciones por escrito, de manera de facilitar tanto el debate como la elaboración de la próxima Acta y del futuro texto definitivo del Acuerdo de Fortaleza.

Saluda muy atentamente a Ud.

JUAN PABLO LANGLOIS V.
Secretario General

cc. D.G.A.C.

MODIFICACIONES AL ACUERDO DE FORTALEZA

Reemplácese el Artículo 1 por el siguiente:

Artículo 1

Objeto del Acuerdo

El presente Acuerdo tiene por objeto permitir la realización de servicios aéreos subregionales, regulares y no regulares, de pasajeros, carga y correo, combinados o exclusivos de carga, a fin de promover y desarrollar nuevos mercados y atender debidamente la demanda de los usuarios.

Reemplácese la letra c) del Artículo 2, por la siguiente:

Artículo 2

Definiciones

- c) “Servicios Subregionales” significa los servicios aéreos regulares y no regulares de pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, realizados dentro de la Subregión que comprende los territorios de los Estados Partes.

Reemplácese el Artículo 3, por el siguiente:

Artículo 3

Reglamento y Modificaciones

Se dictará un único Reglamento del Acuerdo de Fortaleza con las normas complementarias y de detalle necesarias para la adecuada aplicación de este Acuerdo. Dicho Reglamento fusionará los Anexos sobre criterios operacionales (I), sobre el Consejo de Autoridades Aeronáuticas (II) y sobre solución de controversias (III), el Reglamento del Consejo, los Procedimientos para el tratamiento de solicitudes de servicio de transporte aéreo subregional y para el funcionamiento de la Comisión Arbitral, y las demás normas que sean necesarias, en un solo documento reglamentario.

El Reglamento será parte integrante del Acuerdo.

Toda modificación al texto del Acuerdo y del Reglamento, se adoptará por acuerdo unánime de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados Partes.

Las modificaciones al presente Acuerdo, excepto al Reglamento, entrarán en vigor provisionalmente desde la fecha de suscripción del Acta correspondiente, y definitivamente para cada Estado Parte, a partir de la fecha de la confirmación al País Depositario por vía diplomática, en que se señale que todos los procedimientos jurídicos internos necesarios se han completado.

Las modificaciones al Reglamento requerirán el solo acuerdo de las Autoridades Aeronáuticas de los Estados Partes y entrarán en vigor desde la fecha de suscripción del Acta correspondiente.

Reemplácese el Artículo 4 por el siguiente:

Artículo 4

Concesión de Derechos

1.- Los Estados Partes se conceden los derechos especificados en este Acuerdo, con la finalidad de operar Servicios Subregionales. Para la realización de estos servicios, las Empresas designadas gozarán:

- a) del derecho de sobrevolar los territorios de los Estados Partes;
- b) del derecho de aterrizar en los referidos territorios, para fines no comerciales;
- c) del derecho de embarcar y desembarcar en los territorios de los Estados Partes, pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, en vuelos regulares y no regulares que se realicen exclusivamente dentro de la Subregión;
- d) del derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, carga y correo, separadamente o en combinación, en vuelos regulares y no regulares, destinados a, o provenientes de los territorios de terceros Estados Partes, sean estos tráficos de quinta o sexta libertad.

2.- Las empresas designadas podrán permitir a sus pasajeros la interrupción del viaje, con derecho a posterior reembarque, en escalas intermedias de una misma ruta subregional, bajo las condiciones establecidas en el Reglamento.

Reemplácese el Artículo 6 por el siguiente:

Artículo 6

Condiciones de Operación

Los criterios operacionales aplicables a los Servicios Subregionales son los que señala el Reglamento del presente Acuerdo.

Reemplácese el párrafo 2 del Artículo 7, por el que se señala, y agréguese un nuevo párrafo 5 a este Artículo

Artículo 7

Aplicación de Disposiciones Bilaterales y Multilaterales

2.- Las disposiciones del presente Acuerdo no significarán, bajo ninguna circunstancia, restricciones a los derechos y facilidades que los Estados Partes se hayan otorgado entre sí, mediante acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales.

5.- Las disposiciones del presente Acuerdo prevalecerán sobre los acuerdos bilaterales, permisos de operación y demás acuerdos administrativos vigentes entre los Estados Partes.

Elimínese el párrafo 2 del Artículo 9, Tarifas, quedando como sigue:

Artículo 9

Tarifas

Las tarifas a ser aplicadas para el transporte en los Servicios Subregionales quedarán sometidas a las normas del País de Origen.

Sustitúyase el párrafo 2 del Artículo 12, por el siguiente:

Artículo 12

Consejo de Autoridades Aeronáuticas

2.- El Reglamento regulará la composición, atribuciones y demás detalles de funcionamiento del Consejo.

Elimínese las expresiones “si las regulaciones locales lo permiten“ del inicio del párrafo 2 del Artículo 13, Oportunidades Comerciales, quedando como sigue:

Artículo 13

Oportunidades Comerciales

2.- Los Estados Partes adoptarán las medidas apropiadas para que las líneas aéreas puedan adquirir el combustible en el territorio del Estado Parte, en moneda local o en moneda libremente convertible; convertir y remesar a su país de origen los excedentes sobre sus ventas, con prontitud y sin restricciones o gravámenes

fiscales, al tipo de cambio vigente; y realizar sus propios servicios en tierra, o seleccionar entre agentes competentes de tales servicios, o en caso de usar los únicos servicios existentes, éstos deberán ser prestados sobre una base de igualdad y con los cargos basados en los costos.

Sustitúyase el Artículo 17, por el siguiente:

Artículo 17

Solución de Controversias

El Reglamento contendrá los procedimientos para solucionar las controversias que surjan entre los Estados Partes sobre la interpretación y ejecución de las disposiciones del presente Acuerdo.

ANEXO IV

RESOLUCION CAA 01/2001

PROPUESTA DE MEDIDAS PARA ELIMINAR LAS RESTRICCIONES EXISTENTES EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE AEREO SUB-REGIONAL

CONSIDERANDO QUE LA EXCLUSION, DEL ACUERDO DE FORTALEZA, DE LAS RUTAS EFECTIVAMENTE OPERADAS EN EL MARCO DE LOS ACUERDOS BILATERALES (PUNTO 6 DEL ACTA DE LA SEXTA REUNION DEL CONSEJO DE AUTORIDADES DE FECHA 22 DE AGOSTO DE 2000) Y LA NO CONCESION DE LOS DERECHOS DE QUINTA Y SEXTA LIBERTADES CONSTITUYEN RESTRICCIONES AL ESPIRITU DEL ACUERDO

CONSIDERANDO QUE LA MODIFICACION DEL ACUERDO DEMANDA UN LARGO Y PROFUNDO PROCESO DE APROBACION LEGISLATIVA Y GUBERNAMENTAL

CONSIDERANDO QUE LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS DE LOS ESTADOS MIEMBROS, POR INTERMEDIO DE LOS MECANISMOS DE LOS ACUERDOS BILATERALES CELEBRADOS ENTRE LOS ESTADOS PARTES, PODRIAN LOGRAR EL PROPOSITO DE AVANZAR EN EL PROCESO DE LIBERALIZACION DE LOS SERVICIOS AEREOS EN LA SUB-REGION

CONSIDERANDO LO ESTABLECIDO EN EL ARTICULO 18 Y EN LOS ARTICULOS 2, INCISO G Y ARTICULO 6 DEL ANEXO II DEL ACUERDO,

EL CONSEJO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS DEL ACUERDO DE FORTALEZA

RESUELVE

1) RECOMENDAR LA ADOPCION DE LAS SIGUIENTES MEDIDAS ADMINISTRATIVAS:

1.A) A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2001, AUMENTAR LA CAPACIDAD ACORDADA ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS BILATERALMENTE EN, POR LO MENOS, TREINTA POR CIENTO PARA LOS VUELOS REGIONALES (TERCERA Y CUARTA LIBERTADES) Y ELIMINAR LAS RESTRICCIONES EXISTENTES EN CUANTO A LOS PUNTOS A OPERAR DENTRO DE LOS LIMITES DE SUS TERRITORIOS.

1.B) A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2002, AUMENTAR LA CAPACIDAD YA AMPLIADA CONFORME EL ITEM 1.A, EN, POR LO MENOS, CINCUENTA POR CIENTO Y ELIMINAR LAS RESTRICCIONES EXISTENTES EN CUANTO AL EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE QUINTA Y SEXTA LIBERTADES, BILATERALMENTE ACORDADOS ENTRE LOS ESTADOS MEMBROS, EN EL AMBITO INTRA-REGIONAL.

1.C) A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2003, LIBERALIZAR TOTALMENTE LA CAPACIDAD Y LAS FRECUENCIAS ACORDADAS EN LOS RESPECTIVOS ACUERDOS BILATERALES ENTRE LOS ESTADOS MEMBROS, EN EL AMBITO INTRA-REGIONAL.

SANTIAGO, 2 DE MARZO DE 2001.

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO

EN SANTIAGO DE CHILE EL DIA 2 DE MARZO DE 2001, SE REUNIERON LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS DE BRASIL, CHILE, PARAGUAY Y URUGUAY PARA ADOPTAR Y ACORDAR LA RECOMENDACION QUE FUERA APROBADA POR EL CONSEJO DE AUTORIDADES AERONAUTICAS DEL ACUERDO DE FORTALEZA, POR RESOLUCION CAA 01/2001, DE FECHA 2 DE MARZO DE 2001.

EN ESE SENTIDO LAS AUTORIDADES AERONAUTICAS ACUERDAN CONCEDERSE RECIPROCAMENTE LOS SIGUIENTES DERECHOS:

- 1.A) A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2001, AUMENTAR LA CAPACIDAD ACORDADA ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS BILATERALMENTE EN, POR LO MENOS, TREINTA POR CIENTO PARA LOS VUELOS REGIONALES (TERCERA Y CUARTA LIBERTADES) Y ELIMINAR LAS RESTRICCIONES EXISTENTES EN CUANTO A LOS PUNTOS A OPERAR DENTRO DE LOS LIMITES DE SUS TERRITORIOS.

- 1.B) A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2002, AUMENTAR LA CAPACIDAD YA AMPLIADA CONFORME EL ITEM 1.A, EN, POR LO MENOS, CINCUENTA POR CIENTO, Y ELIMINAR LAS RESTRICCIONES EXISTENTES EN CUANTO AL EJERCICIO DE LOS DERECHOS DE QUINTA Y SEXTA LIBERTADES BILATERALMENTE ACORDADOS ENTRE LOS ESTADOS MEMBROS, EN EL AMBITO INTRA-REGIONAL.

1.C) A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2003, LIBERALIZAR TOTALMENTE LA CAPACIDAD Y LAS FRECUENCIAS ACORDADAS EN LOS RESPECTIVOS ACUERDOS BILATERALES ENTRE LOS ESTADOS MEMBROS, EN EL AMBITO INTRA-REGIONAL.

SANTIAGO DE CHILE, 2 DE MARZO DE 2001.

MAJ. BRIG. DO AR VENANCIO GROSSI
JEFE DE LA DELEGACIÓN DE
BRASIL

JUAN PABLO LANGLOIS
JEFE DE LA DELEGACIÓN DE
CHILE

AUGUSTO FUSTER COLUNGA
JEFE DE LA DELEGACIÓN DE
PARAGUAY

BRIG. GRAL. (AV). WALTER W
GHIORSI
JEFE DE LA DELEGACIÓN DE
URUGUAY