

CLAC/CE/61-NE/05
06/05/02

LXI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Cartagena de Indias, Colombia, 15 y 16 de mayo de 2002)

Cuestión 5 del Orden del Día:

Procesos de integración en todos los niveles y relación con otros organismos internacionales.

Tarea Nro. 5 del Comité Ejecutivo

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

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

Acciones realizadas durante el presente año

2. Durante la Novena Reunión del GEPEJTA (Asunción, Paraguay, 13 y 14 de marzo de 2002), la Secretaría presentó una nota de estudio sobre el seguimiento de los procesos de integración mundial y de las nuevas políticas subregionales en materia de transporte aéreo. Dicha nota de estudio contenía los últimos acontecimientos respecto a la IX Reunión del Consejo de Autoridades Aeronáuticas sobre Servicios Aéreos Subregionales dentro del Acuerdo de Fortaleza (Asunción, Paraguay, 15 y 16 de noviembre de 2001); la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI); la Asociación de Estados del Caribe (AEC); la XI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno (Lima, Perú, 23 y 24 de noviembre de 2001); la reunión de Ministros de Transporte y Autoridades Aeronáuticas de América Latina (Bogotá, Colombia, 13 de diciembre de 2001); la primera reunión del Comité de alto nivel Post-Coloquio (Bogotá, Colombia, 14 de diciembre de 2001); la III Reunión del Grupo de Trabajo Técnico de transporte aéreo de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) (Lima, Perú, 5 y 6 de febrero de 2002); y, la X Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas (CAAA) (Lima, Perú, 7 y 8 de febrero de 2002).

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

3. Esta Secretaría fue informada por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que en cumplimiento del Programa de Actividades de la Asociación para el año 2002 (ALADI/CR/Resolución 267), tienen previsto brindar apoyo técnico-administrativo a la Conferencia de Ministros de Transportes, Telecomunicaciones y Obras Públicas de América el Sur y a los Grupos *Ad Hoc* creados en su ámbito (Capítulo V, actividad 1), en donde eventualmente se tratarían temas de transporte aéreo y realizar la consolidación y ajuste del Sistema de Información de Transporte ALADI (SIT-A) y validación de la información (Capítulo V, actividad 9), incluyendo normativa, estudios, terminales, empresas, flotas, estadísticas y demás, de todos los modos de transporte, entre ellos, el aéreo.

4. Por otra parte, informó que el Sector Servicios del Departamento de Comercio de la Secretaría General de la ALADI, realiza permanentemente el seguimiento de todas las actividades relacionadas con el transporte aéreo que se realicen en otros foros, recogiendo los resultados y documentos emanados de dichos ámbitos, los cuales son tomados como insumos de diversos estudios que publica la Secretaría General.

Asociación de Estados del Caribe (AEC)

5. Con fecha 30 de abril de 2002, esta Secretaría fue informada por parte de la autoridad aeronáutica de Cuba de las últimas actividades relacionadas con el transporte aéreo dentro de la Asociación de Estados del Caribe (AEC). En ese sentido, dio a conocer que en la última reunión del Comité Especial de Transporte de la AEC, se aprobó el Proyecto de Acuerdo Multilateral de Transporte Aéreo (**Adjunto**), el cual se llevará a la Junta Directiva para que, de

ser aprobado, se someta a la aprobación del Consejo de Ministros de la AEC en el mes de noviembre de 2002 y sea firmado por los Cancilleres para su posterior ratificación por los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC.

6. De igual manera, informó que en el mes de septiembre próximo se celebrará en Martinica una reunión de altos directivos de turismo, líneas aéreas, agentes de viaje y autoridades aeronáuticas de la AEC para analizar los problemas de las aerolíneas y ver qué soluciones se pueden encontrar para lograr que la AEC sea una zona de turismo sustentable y que el multidespino sea una realidad.

7. Este Acuerdo concederá a las aerolíneas regionales de los países firmantes, un mayor acceso a los cielos de los demás miembros. Cuando éste entre en vigor, redundará en beneficio de los clientes, ya que les dará a los mismos más ofertas de aerolíneas y acceso a una gama más amplia de servicios.

Organización Mundial de Comercio

8. Esta Secretaría fue informada por la autoridad aeronáutica de Brasil sobre dos reuniones realizadas en la Organización Mundial de Comercio (OMC): Cuarta Sesión de la revisión del Anexo de Servicios de Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS), realizada el día 18 de marzo de 2002, en Ginebra, Suiza; y, Primera Sesión Especial del Consejo de Comercio de Servicios de la OMC, el día 20 de marzo de 2002, también en Ginebra, Suiza (reunión realizada atendiendo a la recomendación de la Conferencia Mundial de Doha, Catar, noviembre de 2001).

9. La Cuarta Reunión para la revisión del Anexo de Servicios de Transporte Aéreo del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS) se llevó a cabo el día 18 de marzo de 2002, en Ginebra, Suiza, teniendo como objetivo concluir el examen del Anexo de Transporte Aéreo, según lo preconizado en el Artículo 5 del mismo, que prevé su revisión cada cinco (5) años.

10. Al iniciar esta reunión, el representante de Nueva Zelanda solicitó presentar una nota de estudio que aún no había sido distribuida y la cual representaba la posición de su país, junto con la de Australia y Chile. Durante su exposición, manifestó que todavía existían muchas diferencias de opinión entre los tres países y los demás participantes y que habían cuestiones que deberían ser profundizadas en otros encuentros. Señaló además que el actual sistema de negociación, basado en el tradicional bilateralismo, está evolucionando hacia estructuras más sofisticadas.

11. La presentación provocó un largo debate, en el cual los tres países fueron apoyados por Costa Rica, quien también se manifestó favorable a la expansión del Anexo. Los representantes de Canadá, Brasil, Estados Unidos, Japón, India, Marruecos, Suiza, México, Paraguay y Cuba se manifestaron contrarios a la expansión del Anexo, manifestando que la V

Conferencia sobre Transporte Aéreo de la OACI (marzo de 2003), era la mejor época y el lugar adecuado para tratar el tema de la liberalización del transporte aéreo. Estos países habían instruido a sus representantes específicamente para mantener el apoyo al actual sistema de OACI.

12. Por otro lado, la Primera reunión del Consejo de Comercio de Servicios de la OMC se realizó en Ginebra, Suiza, el 20 de marzo de 2002, con el objetivo de promover la liberalización progresiva del comercio de servicios y aumentar el nivel general de compromisos específicos en el marco del Acuerdo GATS, conforme a la decisión de la Conferencia ministerial de Doha, Catar, realizada en noviembre de 2001.

13. En términos de transporte aéreo, solamente Costa Rica presentó una nota de estudio sobre los servicios de reparación y mantenimiento de aeronaves. La nota señala que el compromiso de los Estados con ese sector (uno de los tres considerados por el Anexo de Transporte Aéreo) es insatisfactorio, ya que apenas 38 Estados asumirán compromisos específicos en esa área. Después de informar sobre los obstáculos enfrentados por ese país, la nota concluía recomendando que nuevos países asuman compromisos y los demás profundicen los ya existentes.

14. Contradiciendo los objetivos de la reunión, los representantes de Australia, Nueva Zelanda y Chile, procuraron retomar el debate realizado dos días antes en la Cuarta Reunión para la revisión del Anexo de Servicios de Transporte Aéreo, buscando incluir una lista de ofertas de otros servicios a parte de dos específicamente definidos en el referido Anexo. El representante de Brasil aclaró que todavía no existía consenso sobre los conceptos contenidos en el Anexo y mucho menos sobre la ampliación de los servicios y más aún que la propuesta de los referidos países no encuadraba en los objetivos de la reunión. El representante de Canadá apoyó la posición brasilera. La posición de estos dos Estados fue también apoyada por los representantes de Japón y Polonia y refutada por Australia.

15. La reunión terminó con la observación del Secretario del Consejo en relación con las ofertas de servicios en el área del transporte aéreo, sobre las cuales manifestó que había mucha controversia y que además el asunto de esta reunión se restringía apenas a los tres servicios ya cubiertos por el Anexo. Asimismo, clausuró la sesión limitándose a tomar nota de la propuesta de Costa Rica.

Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO)

16. Con fecha 4 y 5 de abril de 2002, se llevó a cabo en la ciudad de Cancún, México, la primera reunión del Grupo de Expertos sobre seguridad, protección y asistencia en materia de aviación (GESPAA) de la Iniciativa del Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO). Este Grupo de Expertos nace del mandato de los ministros responsables del transporte aéreo de la región, quienes, en su reunión del 15 y 16 de marzo de 2001 en Punta del Este, Uruguay, encargaron al Comité Ejecutivo de la ITHO que propusiera un plan de acción que permitiera

mejorar las condiciones de seguridad en la aviación en las regiones, en el cual se señalaran los programas y fuentes de financiamiento. En cumplimiento con la directiva ministerial, el Comité Ejecutivo de la ITHO tuvo una reunión especial en Montreal el 24 de septiembre de 2001. En dicha reunión Canadá presentó una propuesta para el establecimiento de un GESPAA que estaría presidido por Canadá y, en la reunión realizada el 4 de diciembre en Washington, el Comité Ejecutivo de la ITHO aprobó formalmente el establecimiento de dicho grupo.

17. Al momento de elaborar la presente nota, la Secretaría todavía no disponía del informe de la primera reunión del Grupo de Expertos señalado en el párrafo 16, por lo que sería conveniente que alguno de los Estados que estuvieron presentes en dicha reunión, amplíen la información. En todo caso, es necesario mantener una posición de los Estados de la CLAC respecto a evitar la duplicación de esfuerzos, tomando en cuenta el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y el trabajo que desarrolla ACSA. En ese orden de ideas, sería importante invitar al Presidente del Comité Ejecutivo de la ITHO para que participe de las reuniones de la CLAC y de la Junta del Sistema regional para coordinar el trabajo y evitar la duplicidad señalada.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

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

**ACUERDO SOBRE TRANSPORTE AEREO ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS
Y MIEMBROS ASOCIADOS
DE LA ASOCIACIÓN DE ESTADOS DEL CARIBE**

PREÁMBULO

Los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe, AEC, organismo establecido de acuerdo con el Convenio Constitutivo de la Asociación de Estados del Caribe, firmado en Cartagena de Indias, República de Colombia el 24 de julio de 1994, considerando los Planes de Acción adoptados por los Jefes de Estado y/o Gobierno de los Estados, Países y Territorios de la Asociación de Estados del Caribe durante la II Cumbre celebrada en Santo Domingo, República Dominicana;

Considerando el deseo de promover el programa " Unir el Caribe por Aire y Mar";

Considerando el deseo de establecer el marco legal para la promoción de la Zona de Turismo Sustentable en la región de la AEC;

Considerando el deseo de permitir que las líneas aéreas de los Estados Miembros y Miembros Asociados de la AEC ofrezcan una variedad de opciones para el servicio al público viajero y al comercio de carga;

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

Reconociendo la importancia del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, como instrumento orientador y regulador de la aviación civil internacional;

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 los Estados Miembros y los Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe, quienes habiendo firmado este Acuerdo, han depositado su instrumento de ratificación ante el Depositario o se han adherido al Acuerdo, en correspondencia con el Artículo 24 de este Acuerdo;
2. "Autoridades Aeronáuticas" significa las Autoridades de Aviación Civil de las Partes, o cualquier otra persona o entidad autorizada para realizar las funciones ejercidas por dichas Autoridades;
3. "Acuerdo" significa el presente Acuerdo, sus Anexos y cualesquiera de sus enmiendas;
4. "Aerolínea (s) designada (s)", significa una aerolínea autorizada por la Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes, conforme al 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, firmado 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 está vigente entre las Partes; y
 - b. cualquier Anexo o enmienda 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 prestar 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. "Tarifa" significa cualquier precio cobrado 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 dicho precio;
10. "Parada-estancia" significa la interrupción predeterminada de un viaje continuando con la misma aerolínea y documentación;
11. "Escala para fines no comerciales" significa el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo;
12. "Territorio" significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía y jurisdicción de las Partes, conforme a la Constitución y/o legislación interna de cada Parte.

13."Cargos al usuario" significa cualquier tasa, tarifa o importe que se cobre por el uso de las facilidades o 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 para la operación del transporte aéreo internacional por las aerolíneas designadas de las otras Partes los siguientes derechos;
 - a. El derecho de volar sobre su territorio sin aterrizar;
 - b. El derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;
 - c. El derecho de operar tráfico de tercera y cuarta libertad en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo separados o en combinación;
 - d. El derecho de operar tráfico de quinta libertad en vuelos regulares de pasajeros, carga y correo separados o en combinación dentro la región de la AEC. La Parte tendrá el derecho de suspender el ejercicio de las operaciones de quinta libertad, cuando lo consideren perjudicial a sus intereses nacionales. En tal caso la medida de suspensión entrará en vigor a los 90 días de haber sido comunicada por escrito a la otra Parte;
2. 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 no afecten los vuelos regulares, ni constituyen una competencia desleal a los vuelos regulares.
3. El derecho de operar vuelos deparada estancia con el objeto de promover el turismo multi-destino.
4. Nada de lo expresado en el presente Artículo se entenderá como que una Parte concede a una aerolínea de otra Parte el derecho de cabotaje.

Artículo 3 A. Designación y Autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar hasta tres líneas aéreas con el fin de operar los servicios convenidos en el presente Acuerdo y a retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se transmitirán a la otra Parte involucrada por escrito indicando si la aerolínea está autorizada a operar servicios de 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, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte concederán las autorizaciones correspondientes 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 de una o más Partes, sus nacionales o ambas; y
- b. La casa matriz de la aerolínea designada tenga su domicilio dentro del territorio de la Parte que haya designado a la aerolínea; y
- c. La aerolínea designada esté 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
- d. Las Autoridades Aeronáuticas que designen a la aerolínea mantengan y administren las normas establecidas en el Artículo 6 y Artículo 7 del Acuerdo.

B. Comunidad de Interés

El derecho de cada Parte de designar una aerolínea o aerolíneas, incluirá la designación de acuerdo con el Principio de la Comunidad de Interés como se establece la Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI). Teniendo en cuenta las disposiciones de los incisos a y b del párrafo 2 de este Artículo, sobre el recibo de dicha designación y las solicitudes de la aerolínea designada en la forma y manera prescrita para las autorizaciones correspondientes, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte concederán las mismas, con un mínimo de demoras en el proceso, siempre y cuando la aerolínea designada cumpla con las disposiciones del párrafo 2 a,b,c de este Artículo. Una vez recibidas estas designaciones, la responsabilidad en el cumplimiento de los Artículos 6 y 7 del Acuerdo corresponde a la Parte que otorga el certificado de operador aéreo a la aerolínea designada.

Artículo 4

Revocación, Suspensión y Limitación de la Autorización

1. Una Parte podrá revocar, suspender o limitar las autorizaciones de operación de una aerolínea designada cuando:
 - a. La aerolínea ya no cumpla con los requisitos estipulados en el Artículo 3, párrafo 2 a, b, c;
 - b. La aerolínea haya dejado de cumplir con la legislación y normativas mencionadas en el Artículo 5 del Acuerdo;
 - c. La otra Parte no esté manteniendo y administrando las normas tal como se estipula en el Artículo 6 del Acuerdo.
2. A menos que una acción inmediata sea esencial para evitar otros incumplimientos de los sub-párrafos 1b o c del presente Artículo, los derechos

establecidos en este 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 de una aerolínea o aerolíneas de otra Parte, conforme a las estipulaciones del Artículo 7 del Acuerdo.

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, en correspondencia con los Anexos 9 y 17 del Convenio.
2. Las aerolíneas designadas al entrar, permanecer o salir del territorio de una de las Partes 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 las normas relativas 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. Las Partes darán prioridad al fortalecimiento de su capacidad de vigilancia de la seguridad operacional, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la OACI, tomando en cuenta los mecanismos de carácter bilateral y multilateral que se adopten.
2. Las Partes deberán cumplir el programa universal de vigilancia de la seguridad operacional de la OACI, para lo cual promoverán la cooperación y asistencia recíproca entre los Estados Miembros y Miembros Asociados, especialmente en lo relativo al desarrollo del plan de acción que en cada caso se adopte luego de las evaluaciones periódicas que efectúe la OACI.
3. Si una vez publicado el informe de la OACI de la evaluación de las normas de seguridad operacional de una Parte, dicha Parte no aplica (en un tiempo razonable, acordado entre la Parte y la OACI luego de expirar los plazos previstos en el plan de acción), las medidas correctivas necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad operacional,

cualesquiera de las Partes podrá solicitar consultas para instar a dicha Parte a cumplir las normas respectivas.

Si luego de la consulta no se toman las medidas correctivas, y que había previa notificación escrita con una antelación mínima de un mes, cada Parte podrá suspender, revocar o limitar la autorización de operación de una aerolínea designada o de las aerolíneas designadas por la otra Parte que no haya tomado las medidas correctivas apropiadas dentro de un período de tiempo razonable acordado entre las Partes.

Artículo 7 Seguridad de la Aviación Civil

1. De acuerdo a sus derechos y obligaciones estipulados en la legislación internacional, las Partes reafirman la obligación entre ellas de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Sin que ello limite sus derechos y obligaciones de acuerdo a la legislación internacional, las Partes actuarán particularmente en conformidad con las estipulaciones del Convenio Sobre Delitos y Otros Actos Cometidos a Bordo de una Aeronave, firmado en Tokio, el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la Represión de Actos de Violencia Ilícitos Contra la Seguridad en la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la Represión de Actos de Ilícitos de Violencia en Aeropuertos que prestan servicio a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, complementario del Convenio firmado en Montreal en 1971.
2. Las Partes se proporcionarán, cuando así se les solicite, toda la asistencia necesaria para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos en contra de la seguridad de dichas aeronaves, de sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y para enfrentar cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación.
3. Las Partes 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 Anexos al Convenio en la medida que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes; 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 sus territorios actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.
4. Cada Parte conviene en 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 o 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 y durante las operaciones de abordaje y carga. Cada Parte considerará positivamente cualquier solicitud de otra Parte para la adopción de medidas especiales de seguridad con el 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 una Parte podrán solicitar acciones inmediatas a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte. De no llegarse a un acuerdo satisfactorio dentro de los 14 días a partir de la fecha de dicha solicitud y si lo requiere una emergencia, una Parte podrá suspender, negar, revocar, limitar o imponer condiciones a la autorización de operación de la aerolínea o aerolíneas de la otra Parte. El caso se someterá al procedimiento establecido en el Artículo 15 de este Acuerdo.

Artículo 8

Oportunidades Comerciales

1. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho a establecer oficinas en el territorio de la otra Parte para la promoción y venta del transporte aéreo.
2. Las aerolíneas designadas de cada Parte tendrán derecho, de acuerdo a la legislación y normas de las otras Partes relativas a la entrada, residencia y empleo, a 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. 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.
4. Cada aerolínea designada tendrá derecho a convertir y transferir cuando así lo solicite, las utilidades obtenidas. 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, de conformidad a la legislación vigente de cada país.

Artículo 9
Código Compartido

Al operar los servicios de transporte aéreo internacional autorizados en este Acuerdo, cualquier aerolínea designada de una Parte podrá celebrar acuerdos de cooperación con otra aerolínea de otra Parte, en materia de mercadeo tales como acuerdos de fletamento parcial, código compartido o de arrendamiento. De acuerdo con la legislación vigente de cada Parte.

Artículo 10
Sistemas de Reserva por Computadora

1. Las Partes acuerdan que:
 - a. Los intereses de los usuarios de servicios de transporte aéreo serán protegidos de cualquier mal uso de las informaciones;
 - b. Una línea aérea designada y sus agentes tendrán acceso sin restricción o discriminación a los Sistemas de Reservas por Computadora (SRC) en el territorio de las Partes.
2. Las regulaciones y operación de SRC serán regidas por el Código de Conducta establecido por la OACI.

Artículo 11
Derechos Aduaneros y Gravámenes

1. Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de una Parte, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Parte. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de una Parte cuando llegue al territorio de otra Parte y que se encuentren aún a bordo en el momento de que ésta salga de dicha Parte, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana de la Parte, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.
2. Las piezas de repuesto y los equipos que se importen al territorio de una Parte empleadas en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones de la Parte interesada, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

Artículo 12

Cargos a los Usuarios

1. Los cargos a los usuarios serán justos, razonables, no discriminatorios, y distribuidos equitativamente entre las categorías de usuarios.
2. Los cargos a los usuarios deben reflejar, el costo total de proveer y gestionar los servicios, las instalaciones y facilidades del aeropuerto, los servicios de navegación aérea y de seguridad de la aviación. Las instalaciones y servicios que se brindan deben operar de manera eficiente y económica.
3. Cada Parte fomentará el intercambio de información necesaria para permitir una revisión razonable de los cargos, de 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, con el fin de permitir que los usuarios expresen sus puntos de vista antes de que dichos cargos se hagan efectivos.

Artículo 13

Competencia Leal

1. Cada Parte permitirá oportunidades justas y equitativas a las aerolíneas designadas de todas las Partes para que compitan en la provisión del transporte aéreo internacional autorizado en este Acuerdo.
2. Cada Parte permitirá que una 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, a menos que sea por razones de restricciones del aeropuerto o de seguridad.
3. Las aerolíneas someterán las frecuencias de los vuelos que consideren convenientes de acuerdo a las necesidades del mercado para su aprobación a las respectivas Autoridades Aeronáuticas.

Artículo 14

Tarifas

1. Las tarifas aplicables por las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores relevantes, incluyendo el costo de proveer el servicio, un beneficio razonable y las características técnicas y económicas de las diferentes rutas.

2. Las tarifas aplicables por las líneas aéreas designadas serán sometidas a la aprobación de las Autoridades de la Parte donde se origina el tráfico.

Artículo 15

Consultas

Cada 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 45 días luego de que la(s) otra(s) Parte(s) involucrada(s) reciba(n) la solicitud, a menos que acuerden lo contrario.

Artículo 16

Solución de Controversias

Cualquier controversia entre las Partes en lo que concierne a la interpretación y/o aplicación del presente Acuerdo se someterá al conocimiento y resolución de un tribunal de arbitraje, cuando no se haya solucionado en negociaciones bilaterales, y de conformidad con el procedimiento de arbitraje contenido en el Artículo 85 del Convenio. Las decisiones del tribunal de arbitraje serán vinculantes para las Partes.

Artículo 17

Acuerdos Existentes

Teniendo en cuenta las disposiciones del Artículo 2, el presente Acuerdo no afectará ningún memorando de entendimiento, acuerdo bilateral o multilateral, que evidencie autorizaciones similares vigentes entre los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe o entre Estados Miembros y un Estado no-Miembro, ni sus prórrogas.

Artículo 18

Vigencia y Terminación

El presente Acuerdo tendrá una vigencia indefinida. Toda Parte podrá denunciar el presente Acuerdo en cualquier momento. El retiro consecuente será efectivo un año después de la fecha de recepción por parte del Depositario de la notificación formal de la denuncia. La denuncia no anulará los compromisos adquiridos por la Parte denunciante, en virtud del presente Acuerdo durante el período anterior a la denuncia. El Acuerdo continuará en vigor para las otras Partes.

Artículo 19
Suscripción

Este Acuerdo estará abierto a la firma por los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe a partir del día...

Artículo 20
Ratificación

Este Acuerdo estará sujeto a ratificación por los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe que lo hayan firmado.

Artículo 21
Adhesión

Después de haber entrado en vigor, este Acuerdo permanecerá abierto a la adhesión por los Estados Miembros y Miembros Asociados de la Asociación de Estados del Caribe.

Artículo 22
Enmiendas

El presente Acuerdo podrá ser enmendado por consenso de las Partes. Las enmiendas entrarán en vigor cuando un tercio de las Partes hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

Artículo 23
Reservas

Una Parte podrá formular reservas en el momento de firmar, ratificar o adherirse al presente Acuerdo, las cuales serán notificadas al Depositario.

Estas reservas no modificarán las disposiciones del Acuerdo respecto a las otras Partes.

Artículo 24
Depositario

Los instrumentos de ratificación y adhesión deberán ser depositados ante el Gobierno de la República de Colombia en su calidad de país Depositario, quien enviará copias debidamente certificadas a los Estados Miembros y Miembros Asociados.

Artículo 25
Registro en la OACI

El Gobierno de la República de Colombia registrará el presente Acuerdo y todas sus enmiendas ante la Organización de la Aviación Civil Internacional.

Artículo 26
Entrada en Vigor

El presente Acuerdo entrará en vigor cuando un tercio de los Estados Miembros y Miembros Asociados hayan depositado sus instrumentos de ratificación.

Abierto a la firma en un solo ejemplar en los idiomas inglés, español y francés, siendo cada uno de los textos igualmente auténticos. El texto original, así como también cualquier enmienda al mismo, serán depositados ante el Gobierno de la República de Colombia en su calidad de país Depositario.

EN FE DE LO CUAL los plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, suscriben el presente Acuerdo.