

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/16-NE/14
ADDENDUM
25/07/05

**DÉCIMA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/16)**

(Fortaleza, Brasil, 10 al 12 de agosto de 2005)

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

**Negociaciones con miembros de la Comunidad Europea. Proyecto de
modificación de la cláusula modelo que están utilizando los Estados miembros
de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Comunidad
Europea.**

Tarea No. 4 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por Venezuela)

1. Como alcance a la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/16-NE/14, a continuación se presentan las consideraciones por parte de la República Bolivariana de Venezuela, referente a la modificación de la cláusula modelo:

2. En lo referente al artículo sobre la *Designación o Autorización*, específicamente en el literal iii (“*sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la Comunidad Europea*” y “*sea propiedad y continúe siendo propiedad, directamente o a través de participación mayoritaria, de un Estado miembro y/o de sus nacionales de la CLAC*”), se considera que vista de la aprobación y consecuente aplicación del Artículo 12 de la Decisión 582 de la Comunidad Andina, es conveniente y oportuna la ocasión para extender tal normativa al marco de los países miembros de la CLAC, más aún si con ello se coadyuvará en la consolidación de procedimientos colectivos que permitan el fortalecimiento de las aerolíneas regionales, en un escenario tan competitivo como el

globalizado; especialmente en el área del transporte aéreo. Asimismo, la propuesta presentada por la República de Chile para suprimir el requisito de propiedad por el de domicilio principal, representa uno de los esfuerzos de las Autoridades Aeronáuticas de la región, por establecer políticas tendientes a concretar los lineamientos establecidos en la Quinta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, sobre los aspectos relativos a la flexibilización del sector; tal cual se ha venido adelantando, para el caso de la República Bolivariana de Venezuela, en algunas negociaciones bilaterales y como ya se ha dicho, en la propia normativa comunitaria andina.

3. En cuanto a la eliminación de los aspectos relativos a la *Revocatoria o Suspensión*, en relación al literal iii (“*no sea propiedad o no se encuentre controlada efectiva y directamente o a través de participación mayoritaria por parte de un Estado miembro y/o nacionales de la Comunidad Europea*”), respecto a domicilio principal, se considera pertinente eliminarlo en virtud de que nuestro país propende por una flexibilización condicionada, que en el caso de las inversiones apoya a la cláusula de domicilio principal, apoyando la inclusión del literal iii propuesto por Chile (“*[nombre del Estado miembro de la CLAC] demuestra que, al ejercer derechos de tráfico en virtud del presente acuerdo en una ruta que incluya un punto en otro Estado miembro de la Comunidad Europea, la aerolínea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre ... [nombre del Estado miembro de la CLAC] y ese otro Estado miembro de la Comunidad Europea*”), ya que consideramos adecuado a los principios y objetivos por los cuales se creó la Cláusula Modelo, pues la misma mantiene la coherencia en la negociación referida a los derechos de tráfico, los cuales son de titularidad exclusiva e intransferible de cada uno de los Estados.

4. En lo atinente a la expedición del Certificado de Operador Aéreo, es de nuestra opinión que al descartar este literal se podría vulnerar los aspectos relacionados a la seguridad y control operacional, como una de las principales directrices establecidas en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional. En este sentido, proponemos que se incluya el literal iv (“*es titular de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro de la Comunidad Europea y no existe un acuerdo bilateral entre ... [nombre del Estado miembro de la CLAC] y ese Estado miembro de la Comunidad Europea, y los derechos de tráfico respecto a ese Estado miembro de la Comunidad Europea han sido denegados a la aerolínea designada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]*”), sobre revocación o suspensión de la designación o autorización, del proyecto presentado por la delegación chilena, tal cual está señalado para los Estados Miembros de la Comunidad Europea.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

5. Se invita al Grupo de Expertos a analizar la presente nota de estudio, intercambiar criterios y sugerir al Comité Ejecutivo las medidas que estime pertinente.