

TELEFONO: (51 1) 575-3664  
WEB SITE: [clacsec.lima.icao.int](http://clacsec.lima.icao.int)  
E-mail: [clacsec@lima.icao.int](mailto: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  
12/07/05

**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 la Secretaría)

**Antecedentes**

1. Como se recordará, el Grupo Específico de Política Aérea, en su undécima reunión realizada el día 15 de marzo del presente año acordó, entre otros asuntos, encargar al Experto de Chile la elaboración de un proyecto de modificación de la cláusula modelo sobre designación y autorización de aerolíneas a ser adoptada por los Estados miembros de la CLAC en sus negociaciones con los Estados miembros de la Comunidad Europea.

2. En cumplimiento de lo expuesto, el Experto chileno puso a consideración del GEPEJTA/15 (Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005) el proyecto de modificación solicitado y explicó que se suprimía el requisito de propiedad en manos de nacionales del país que designa, a fin de facilitar que inversionistas de fuera de la región latinoamericana puedan adquirir paquetes accionarios de las aerolíneas de la región. Señaló también que al país europeo podría interesarle mantener ese requisito para las aerolíneas

europas, porque en Europa existen capitales suficientes para invertir en esas aerolíneas, lo que no sucede en la descapitalizada región latinoamericana, por lo que el país latinoamericano debería suprimir ese requisito para sus aerolíneas, y mantener sólo el requisito que ya está en la cláusula modelo, de tener su oficina principal en el país que la designa. El otro tema que incluía el proyecto era la sustitución de las cláusulas de resguardos para evitar que se eludan restricciones, por otras más amplias que recogen casos no previstos inicialmente.

3. Durante la reunión, algunos Expertos sugirieron que la información presentada sea analizada al interior de los Estados y que éstos, en un plazo perentorio, envíen sus criterios. De igual manera, se ratificó el criterio de que cada Estado es soberano de negociar aplicando el texto que estime conveniente y que la cláusula de la CLAC se estaba actualizando en base a la experiencia de Chile para que los Estados aprovechen de la misma. En ese sentido, el GEPEJTA acordó encargar a la Secretaría que circule entre los Estados miembros la propuesta para recibir comentarios y discutirlo en una próxima reunión.

### **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**

4. Sobre la base de lo acordado, la Secretaría circuló en dos oportunidades el proyecto de modificación de la cláusula señalada, con el fin de recibir comentarios por parte de los Estados miembros, recibiendo únicamente hasta la fecha de elaboración de la presente nota de estudio, los comentarios de Cuba.

5. En ese orden de ideas, la Secretaría ha elaborado la tabla **adjunta**, la misma que contiene, en la primera columna, la Recomendación tal como fuera aprobada por la Asamblea; seguida de las modificaciones de Chile y los comentarios de Cuba y, finalmente, una columna para observaciones adicionales.

### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos**

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

**RECOMENDACIÓN A16-10**

**PROYECTO DE CLÁUSULA MODELO SOBRE DESIGNACIÓN Y  
 AUTORIZACIÓN DE AEROLÍNEAS A SER ADOPTADA POR LOS ESTADOS MIEMBROS DE  
 LA CLAC EN SUS NEGOCIACIONES CON LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD EUROPEA**

<b>RECOMENDACIÓN A16-10</b>	<b>Propuesta de Chile</b>	<b>Propuesta de Cuba</b>	<b>Observaciones adicionales</b>
<p>CONSIDERANDO que el Artículo 5 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;</p> <p>CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;</p> <p>CONSIDERANDO el nuevo ordenamiento jurídico de la Comunidad Europea y la conveniencia de asumir una posición regional para las negociaciones de los convenios sobre servicios de transporte aéreo con los países de dicha Comunidad;</p> <p>CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades.</p>	<p>CONSIDERANDO que el Artículo 5 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;</p> <p>CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;</p> <p>CONSIDERANDO el nuevo ordenamiento jurídico de la Comunidad Europea y la conveniencia de asumir una posición regional para las negociaciones de los convenios sobre servicios de transporte aéreo con los países de dicha Comunidad;</p> <p>CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades.</p>	<p>CONSIDERANDO que el Artículo 5 del Estatuto de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), entre otras cosas, establece que la Comisión debe “propiciar y apoyar la coordinación y cooperación entre los Estados de la región, para el desarrollo ordenado y la mejor utilización del transporte aéreo dentro, hacia y desde Latinoamérica”;</p> <p>CONSIDERANDO que la integración latinoamericana permitirá responder a los grandes retos que presenta una economía globalizada que se caracteriza por la competencia y la liberalización de los servicios;</p> <p>CONSIDERANDO el nuevo ordenamiento jurídico de la Comunidad Europea y la conveniencia de asumir una posición regional para las negociaciones de los convenios sobre servicios de transporte aéreo con los países de dicha Comunidad;</p> <p>CONSIDERANDO que los Estados miembros deben participar efectivamente en el transporte aéreo internacional, con respeto de su soberanía e igualdad de oportunidades.</p>	<p>No hay modificaciones</p>

RECOMENDACIÓN A16-10	Propuesta de Chile	Propuesta de Cuba	Observaciones adicionales
<p>LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC</p> <p>RECOMIENDA a los Estados miembros que busquen utilizar, en la medida que les sea posible, la siguiente “cláusula modelo” en las negociaciones con Estados miembros de la Comunidad Europea:</p>	<p>LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC</p> <p>RECOMIENDA a los Estados miembros que busquen utilizar, en la medida que les sea posible, la siguiente “cláusula modelo” en las negociaciones con Estados miembros de la Comunidad Europea:</p>	<p>LA XVI ASAMBLEA DE LA CLAC</p> <p>RECOMIENDA a los Estados miembros que busquen utilizar, en la medida que les sea posible, la siguiente “cláusula modelo” en las negociaciones con Estados miembros de la Comunidad Europea:</p>	<p>No hay modificaciones</p>
<b>ARTÍCULO Designación o autorización</b>			
<p>1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.</p>	<p>1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.</p>	<p>1. Cada Parte Contratante tiene derecho de designar una línea o líneas aéreas, para operar los servicios convenidos en las rutas especificadas en el Anexo ante la otra Parte Contratante, así como sustituirlas por otras, previamente designadas. La designación o sustitución se hará por los canales diplomáticos.</p>	<p>No hay modificaciones</p>
<p>2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la CLAC podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la CLAC, para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.</p>	<p>2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la CLAC podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la CLAC, para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.</p>	<p>2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados miembros de la CLAC podrán autorizar a una o varias línea(s) aérea(s) de otro Estado miembro de la CLAC, para explotar sus derechos de tráfico hacia y desde la Comunidad Europea.</p>	<p>No hay modificaciones</p>
<p>3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:</p>	<p>3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:</p>	<p>3. Una vez recibida la designación o autorización, según el caso, la otra Parte otorgará las autorizaciones y permisos correspondientes con el mínimo de demora, siempre y cuando:</p>	<p>No hay modificaciones</p>
<p>a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];</p> <p>(i) tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea;</p>	<p>a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];</p> <p>(i) tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad</p>	<p>a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea];</p> <p>(i) tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa, u otro Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el Tratado que constituye la Comunidad Europea y haya recibido un Permiso de Operación de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea;</p> <p>(ii) se ejerza y mantenga control regulatorio</p>	<p>Chile propone eliminar numeral iii) y Cuba propone mantenerlo.</p>

RECOMENDACIÓN A16-10	Propuesta de Chile	Propuesta de Cuba	Observaciones adicionales
<p>(ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada;</p> <p><i>[(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. ]</i></p>	<p>Europea;</p> <p>(ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada;</p> <p><del><i>[(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. ]</i></del></p>	<p>efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada;</p> <p><b>(En la propuesta chilena se propone eliminar el párrafo (iii), con lo que no estamos de acuerdo, ya que en la forma actual se posibilita la inversión de capital foráneo, pero garantizando que la propiedad se ejerza mayoritariamente por el Estado que designa o por sus nacionales. Proponemos mantener el (iii).)</b></p> <p><i>[(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. ]</i></p>	
<p>b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:</p> <p>(i) tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la CLAC y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la CLAC;</p> <p>(ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la CLAC responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada;</p>	<p>b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:</p> <p>(i) tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la CLAC y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la CLAC;</p> <p>(ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la CLAC responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva</p>	<p>b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:</p> <p>(i) tenga su oficina principal en el territorio del Estado que la designa u otro Estado miembro de la CLAC y haya recibido un Permiso de Operación de un Estado miembro de la CLAC;</p> <p>(ii) se ejerza y mantenga control regulatorio efectivo de la aerolínea por parte del Estado miembro de la CLAC responsable de emitir su Certificado de Operador Aéreo y la Autoridad Aeronáutica respectiva esté claramente identificada;</p>	<p>Chile propone eliminar numeral iii) y Cuba propone mantenerlo.</p>

RECOMENDACIÓN A16-10	Propuesta de Chile	Propuesta de Cuba	Observaciones adicionales
<p><i>[(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 CLAC. ]</i></p>	<p>esté claramente identificada;</p> <p><del><i>[(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 CLAC. ]</i></del></p>	<p><b>(En la propuesta chilena se propone eliminar el párrafo (iii), con lo que no estamos de acuerdo, ya que en la forma actual se posibilita la inversión de capital foráneo, pero garantizando que la propiedad se ejerza mayoritariamente por el Estado que designa o por sus nacionales. Proponemos mantener el (iii).)</b></p> <p><i>[(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 CLAC. ]</i></p>	
<b>ARTÍCULO Revocación o suspensión de la designación o autorización</b>			
<p>1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:</p>	<p>1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:</p>	<p>1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una aerolínea designada o autorizada por la otra Parte, cuando:</p>	<p>No hay modificaciones</p>
<p>a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:</p> <p>(i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea;</p> <p>(ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea</p>	<p>a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:</p> <p>(i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea;</p> <p>(ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado</p>	<p>a) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea]:</p> <p>(i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea, bajo el tratado que constituye la Comunidad Europea, o no haya recibido un Permiso de Operación válido, de acuerdo con la legislación de la Comunidad Europea;</p> <p>(ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la Comunidad Europea</p>	<p>Chile propone eliminar numerales iii), iv) y v) y sustituirlos por dos nuevos literales.</p> <p>Cuba propone mantener el literal iii) y sustituir los literales iv) y v), de acuerdo a la propuesta de Chile.</p>

RECOMENDACIÓN A16-10	Propuesta de Chile	Propuesta de Cuba	Observaciones adicionales
<p>responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación;</p> <p><i>[(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;</i></p> <p><i>(iv) ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la CLAC y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo;</i></p> <p><i>(v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la CLAC y ese Estado miembro de la Comunidad.]</i></p>	<p>miembro de la Comunidad Europea responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación;</p> <p><del><i>[(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;</i></del></p> <p><del><i>(iv) ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la CLAC y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo;</i></del></p> <p><del><i>(v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la CLAC y ese Estado miembro de la Comunidad.]</i></del></p> <p>Sustituir por:</p> <p><b>(iii) ... [nombre del Estado miembro de</b></p>	<p>responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación;</p> <p><b>(En la propuesta chilena se propone eliminar el párrafo (iii), con lo que no estamos de acuerdo, ya que en el Artículo de Designación proponemos mantener el requisito de la propiedad mayoritaria del Estado o sus nacionales, por lo que debe mantenerse el numeral (iii) en las causas de revocación o suspensión.)</b></p> <p><i>[(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;</i></p> <p><b>(En la propuesta chilena se propone sustituir los numerales (iv) y (v) que aparecen en negrita, por los que están en negrita y subrayados, con lo que estamos de acuerdo.)</b></p> <p><i>(iv) ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la CLAC y otro Estado miembro de la Comunidad Europea y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la Comunidad, estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo;</i></p>	

RECOMENDACIÓN A16-10	Propuesta de Chile	Propuesta de Cuba	Observaciones adicionales
	<p><u>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;</u></p> <p>(iv) <u>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].</u></p>	<p>(iv) <u>... [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;</u></p> <p>(v) <i>posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la Comunidad y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la CLAC y ese Estado miembro de la Comunidad.]</i></p> <p>(v) <u>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].</u></p>	
<p>b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:</p> <p>(i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la</p>	<p>b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:</p> <p>(i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la</p>	<p>b) en el caso de una aerolínea designada o autorizada por ... [nombre del Estado miembro de la CLAC]:</p> <p>(i) no tenga su oficina principal en el territorio de un Estado miembro de la</p>	<p>Chile propone eliminar numerales iii), iv) y v) y sustituirlos por un nuevo literal.</p> <p>Cuba propone mantener el</p>



RECOMENDACIÓN A16-10	Propuesta de Chile	Propuesta de Cuba	Observaciones adicionales
<p>CLAC o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la CLAC;</p> <p>(ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la CLAC responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación;</p> <p><i>[(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 CLAC;</i></p> <p>(iv) ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la CLAC, estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo;</p> <p>(v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la CLAC y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembros de la CLAC.]</p>	<p>CLAC o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la CLAC;</p> <p>(ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la CLAC responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación;</p> <p><del><i>[(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 CLAC;</i></del></p> <p><del><i>(iv) ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en ese otro Estado miembro de la CLAC, estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo;</i></del></p> <p><del><i>(v) posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la CLAC y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembros de la CLAC.]</i></del></p>	<p>CLAC o no haya recibido un Permiso de Operación válido de uno de los países miembros de la CLAC;</p> <p>(ii) el control regulatorio efectivo no sea ejercido o mantenido por el Estado miembro de la CLAC responsable de otorgar su Certificado de Operador Aéreo, o la Autoridad Aeronáutica respectiva no esté claramente identificada en la designación;</p> <p><b>(En la propuesta chilena se propone eliminar el párrafo (iii), con lo que no estamos de acuerdo, ya que en el Artículo de Designación proponemos mantener el requisito de la propiedad mayoritaria del Estado o sus nacionales, por lo que debe mantenerse el numeral (iii) en las causas de revocación o suspensión.)</b></p> <p><i>[(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 CLAC;</i></p> <p><b>(En la propuesta chilena se propone sustituir los numerales (iv) y (v) que aparecen en negrita, por los que están en negrita y subrayado, con lo que estamos de acuerdo.)</b></p> <p>(iv) ya esté designada para operar en virtud de un Acuerdo Bilateral entre un Estado miembro de la Comunidad y otro Estado miembro de la CLAC y se demuestre que, al ejercer los derechos de tráfico a la luz del presente Acuerdo, sobre una ruta que incluya un punto en</p>	<p>literal iii) y sustituir los literales iv) y v), de acuerdo a la propuesta de Chile.</p>

RECOMENDACIÓN A16-10	Propuesta de Chile	Propuesta de Cuba	Observaciones adicionales
	<p>Sustituir por:</p> <p>(iii) <u>...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea] 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 CLAC, la aerolínea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea] y ese otro Estado miembro de la CLAC.</u></p>	<p><i>ese otro Estado miembro de la CLAC, estuviera trasgrediendo las restricciones sobre los derechos de tráfico impuestos por ese otro Acuerdo;</i></p> <p>(iv) <u>...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea] 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 CLAC, la aerolínea estaría eludiendo restricciones de derechos de tráfico impuestas por un acuerdo bilateral entre ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea] y ese otro Estado miembro de la CLAC.</u></p> <p>(v) <i>posea un Certificado de Operador Aéreo emitido por un Estado miembro de la CLAC y no exista Acuerdo Bilateral de Servicios Aéreos alguno entre el Estado miembro de la Comunidad Europea y ese Estado miembros de la CLAC.]</i></p> <p>(vi) <u>es titular de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro de la CLAC y no existe un acuerdo bilateral entre ... [nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea] y ese Estado miembro de la CLAC, y los derechos de tráfico respecto a ese Estado miembro de la CLAC han sido denegados a la aerolínea designada por ...[nombre del Estado miembro de la Comunidad Europea].</u></p>	