

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO POSTAL 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/33-NE/08

***CORRIGENDUM 2***

30/06/14

**TRIGESIMA TERCERA REUNION DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLITICOS, ECONOMICOS Y JURIDICOS DEL TRANSPORTE AEREO (GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

**Cuestión 1: Transporte y Política Aérea**

**Cuestión 1.2: Actualización de la Res. A20-1 “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo”**

(Nota de estudio presentada por Colombia – Punto Focal “Transporte y Política Aérea”)

**Antecedentes**

1. Como se recordara en la Trigésima Segunda Reunión del GEPEJTA celebrada del 8 al 10 de abril de 2014, en La Habana, Colombia en su calidad de punto focal de la Macrotarea Transporte y Política Aérea, presento la Nota de Estudio CLAC/GEPEJTA/32-NE/11 relativa a la Actualización Res. A20-01 “Criterios y Directrices en Materia de Política de Transporte Aéreo”

2. La Delegada de Cuba solicitó que el tema fuera incluido en el trabajo del Grupo ad hoc por no haber tenido tiempo de revisar la información. Por u parte el Delegado de Brasil solicitó circular el documento versión en Word para analizar las modificaciones.

3. En el informe de la Secretaria se plasmó como Conclusión lo siguiente:

“45. El GEPEJTA acordó:

- a) encargar a la Secretaría circular el proyecto de modificación en Word para que los Estados puedan observar y analizar los cambios; y,
- b) encargar al Grupo ad hoc sobre la “Modificación de la Res. A20-11” el análisis de este tema y su inclusión en el Plan Estratégico.

## RESOLUCIÓN A201-1X

### CRITERIOS Y DIRECTRICES EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO

CONSIDERANDO que la Asamblea de la CLAC acordó incorporar dentro del plan estratégico de las actividades de la CLAC para el bienio ~~2007-2008~~ 2013-2014, la tarea relacionada a la actualización de la Resolución ~~A16-15~~ A-20-1 "Criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo", con el objetivo de avanzar hacia la liberalización

CONSIDERANDO que el transporte aéreo es un factor importante para promover y fomentar el desarrollo económico sostenido tanto a escala nacional como internacional;

CONSIDERANDO que para responder a las exigencias de los cambios socio-económicos y tecnológicos, se aprecia la necesidad de ~~consolidar~~ adoptar una posición flexible que permita la constante actualización de directrices y revisión oportuna de sus objetivos;

CONSIDERANDO que dicha política debe tender a liberalizar 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, y respetando al mismo tiempo las normas sociales y laborales;

CONSIDERANDO que los Estados miembros a pesar de que puedan tener políticas de reglamentación diferentes, comparten el objetivo fundamental de avanzar en un sistema de seguridad operacional fiable y uniforme en la región, a través del estudio de una reglamentación homologada que facilite el transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO que la aplicación estricta del criterio de propiedad sustancial y control efectiva para autorizar a una línea aérea a ejercer los derechos de ruta y otros derechos del transporte aéreo podría denegar a muchos Estados en desarrollo la oportunidad justa y equitativa de explotar servicios aéreos internacionales y ~~optimizar las ventajas que puedan obtenerse de las ventajas que puedan obtenerse de la inversión extranjera~~

CONSIDERANDO que para determinar la nacionalidad de una línea aérea debería atenderse a las normas de derecho interno del Estado que designa;

CONSIDERANDO que la designación y autorización de transportistas aéreos para acceder a los mercados debería liberalizarse al ritmo y discreción de cada Estado, de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de reglamentación, en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la ampliación o la aplicación flexible de los criterios relativos a la designación y autorización de líneas aéreas contribuiría a crear un entorno en que el transporte aéreo internacional pueda desarrollarse y prosperar de manera estable, eficiente y económica y contribuiría a los objetivos de participación de los Estados en el proceso de liberalización, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados respecto de la seguridad operacional y protección de la aviación;

CONSIDERANDO que la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la facilitación son temas de capital importancia;

CONSIDERANDO que ~~algunos muchos de los~~ efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden reducirse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan ~~el progreso los avances~~ tecnológicos, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado.

Con formato: Derecha: 0 cm

Comentado [61]: Propuesta de Chile.

Comentado [62]: Propuesta de Chile

Comentado [63]: A38-17 Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local

Comentado [a4]: Peru:  
Respecto al Considerando 11 vinculado al tema del medio ambiente, sería recomendable nombrar el paquete de medidas de reducción que tiene la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI, es decir: las medidas tecnológicas en relación a las aeronaves, las mejoras en el tránsito aéreo y mejor utilización de la infraestructura, los combustibles alternativos, operaciones más eficientes y medidas normativas. Con respecto a las medidas basadas en criterios de mercado y a las otras medidas antes mencionadas, se sugiere que la redacción no sea inclusiva solamente sino que pueda utilizarse "y/o", dado por ejemplo el carácter complementario de las medidas basadas en el mercado y que cada Estado tendrá la libertad, de acuerdo a sus necesidades, de aplicar o no todas las medidas. En resumen se sugiere mejorar la redacción dándole un mayor ámbito de aplicación a dicho considerando

Comentado [65]: Comentario de República Dominicana sobre la última frase medidas basadas en criterios de mercado, procedimos a verificar que la Resolución A38-17, Apéndice H, ,  
*Habla de la labor de la OACI, a través del Consejo, sobre la declaración de políticas con carácter provisional, donde se recomienda la forma de derechos no de impuestos. Estos derechos deben basarse en el costo de mitigación.*

*En esa última frase, la prealudida, entendemos que de alguna, esos criterios de mercados, debe ser fijados bajo la orientación de la OACI, en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos relacionados con la calidad del aire local. con esto se evita que cada Estado fije criterios diferentes.*

CONSIDERANDO que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el futuro crecimiento y desarrollo de la economía, evolución y el desarrollo económico del futuro, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre los pueblos, la gente y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

CONSIDERANDO que el usuario constituye el principal sustento de la actividad aeronáutica y como tal, debe recibir todas las garantías en términos de protección, atención e información necesarias para disfrutar de un servicio de transporte aéreo seguro, ordenado y eficiente;

Considerando que el interés de los consumidores debería tenerse debidamente en cuenta al elaborar políticas y reglamentación relativas al transporte aéreo internacional;

CONSIDERANDO la necesidad de buscar permanentemente condiciones adecuadas de competitividad para las líneas aéreas, evitando las imperfecciones estructurales de los mercados;

CONSIDERANDO que en la región latinoamericana se ha acentuado la tendencia a adoptar nuevos esquemas en materia de infraestructura aeronáutica con la participación privada, involucrando a nuevos actores en el panorama de la aviación civil latinoamericana;

CONSIDERANDO la Declaración de principios universales para la liberalización del transporte aéreo internacional y las conclusiones adoptadas por la Quinta y Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo de la OACI (ATConf/5 y ATConf/6) celebrada en Montreal, Canadá, en marzo de 2003 y 2013 respectivamente;

CONSIDERANDO que en el 37<sup>8</sup> período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se realizó un examen importante de la Resolución A36-15 A37-20, así como de la declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, como resultado de la evolución en el campo de la liberalización y los retos que se enfrentan en materia de reglamentación del transporte aéreo, estadísticas, pronóstico y planificación económica así como de las medidas relacionadas con la seguridad y la integridad de los documentos de viaje y como resultado de dicha revisión se adoptó la Resolución A37-20 A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.

LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC

RESUELVE

I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC:

### SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN

#### I. Seguridad operacional

a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles elevados de seguridad y protección de la aviación y en constante mejora, promoviendo la cooperación con otros Estados, la industria, instituciones financieras y otros socios en materia de seguridad operacional de la aviación para fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional, a fin de mejorar el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados y fomentar un sistema de aviación civil internacional más seguro;

b) El Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) deberán servir de marco para la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizándose así la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional;

Comentado [66]: Propuesta de Chile.

Comentado [67]: A38-5: Cooperación y asistencia regionales para resolver deficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables

Comentado [a8]: Perú.  
Sobre el tema de seguridad operacional, se sugiere no utilizar la palabra elevados sino un nivel aceptable de desempeño de seguridad operacional, cada Estado decidirá que define como nivel aceptable, el término elevado es muy abstracto. Se recomienda revisar la redacción de dicho párrafo dado que cuando se habla de protección de la aviación no se entiende a que se refiere y en constante mejora tampoco, pareciera que es un tema de redacción. Cuando se habla de fortalecer las capacidades de vigilancia se plasma la posibilidad de la cooperación de instituciones financieras, la figura no está clara, el Estado tiene dentro de sus funciones esenciales la vigilancia, es por ello que el Estado otorga a través de su presupuesto los recursos necesarios para dicho fin, en dicho contexto sería recomendable explicar un poco la figura antes mencionada. Adicionalmente sobre este tema no sería importante hablar sobre la necesidad de ratificar ciertos convenios como por ejemplo el de Beijing

Comentado [a9]: Comentario Republica Dominicana: Aquí solo esclarecer que se esta hablando de seguridad operacional, cuando se dice seguridad y protección de la aviación, podría interpretarse que se trata de security

Comentado [610]: A38-2: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea

cb) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional y la dependencia de COCESNA, la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica), teniendo como objetivo principal el desarrollo sostenido de la seguridad operacional, y respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de la Seguridad Operacional de la OACI.

## 2. Seguridad de la aviación civil

Los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, deberán ~~respaldar otorgar pleno~~ apoyo ~~al~~ trabajo que viene desarrollando la CLAC y la OACI en esta materia, tomando en cuenta las características particulares de la región, adaptándose al nuevo escenario y procurando minimizar el impacto en materia de costos, respaldando, al mismo tiempo, el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil (USAP) de la OACI, que es de vital utilidad en la detección de problemas de seguridad de la aviación y la formulación de recomendaciones para su solución, así como otras actividades en el marco del enfoque de observación continua (CMA) del USAP como parte integrante y crucial para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial.

## 3. Facilitación

a) Los Estados miembros ratifican 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 civil.

b) Los Estados miembros tendrán en cuenta el Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos discapacidades (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9.

bc) Los Estados miembros coordinarán al más alto nivel la seguridad e integridad de los pasaportes e intensificarán sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de los documentos de viaje y protegerlos contra el fraude.

ed) Los Estados miembros que aun no lo hayan hecho propiciarán que se expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1, para el 1 de abril de 2010, a más tardar;

de) Los Estados miembros asegurarán que la fecha de vencimiento de los pasaportes que no sean de lectura mecánica sea anterior al 24 de noviembre de 2015;

ef) Los Estados miembros que expidan pasaportes electrónicos deberán asegurarse que se incorporen al Directorio de claves públicas (DCP) para reforzar la seguridad de los Pasaporte de lectura mecánica (PLM) dotados de datos biométricos.

fg) Los Estados miembros propiciarán que las autoridades competentes de sus Estados, proporcionen de manera regular a la INTERPOL, información sobre los pasaportes extraviados o sustraídos, a los fines de que dichas informaciones se incorporen de manera oportuna, a la base de datos de dicho organismo.

gh) Los Estados miembros establecerán y utilizarán comités nacionales de facilitación y adoptaran políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;

hi) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

ij) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:

- 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9 y

**Comentado [611]: A38-16: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación**

**Comentado [a12]:** •Peru: Con relación al punto 3 literal a) se sugiere que no se aluda a un equilibrio, como bien sabemos siempre va a primar los temas de seguridad frente a los temas de facilitación, se propone hablar de un tema de interrelación adecuada entre facilitación y seguridad, no limitándola a la seguridad de la aviación civil solamente.

**Comentado [a13]:** Comentario Republica Dominicana al 29 de julio de 2014),, seran denominadas como personas con discapacidades. Sobre este punto la division de Facilitación de la JAC, indica lo siguiente:

En el literal b) parte 3) sobre las personas con impedimento (Doc.9984), de acuerdo a la enmienda 24 del anexo 9, Facilitación (aplicables

del Manual de Facilitación (Doc 9957); y

2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.

fk) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;

kl) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de sus explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, en lo que se refiere a:

1) identificación y solución de los problemas de facilitación; y

2) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;

lm) Los Estados miembros incorporarán la participación activa de los explotadores aéreos y operadores aeroportuarios y a sus asociaciones, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y

mn) Los Estados, explotadores aéreos y operadores aeroportuarios, en colaboración con sus asociaciones y organismos internacionales interesados, harán lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.

## USUARIO

### 4. Derechos del usuario

a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario como destinatario del servicio público que debe garantizar el Estado y como principal soporte de la industria del transporte aerocomercial, procurarán asegurar el derecho del usuario adoptando conjunto de principios básicos de protección del consumidor ( Ver Anexo A) tendiente a tener brindar todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente. que logren un correcto equilibrio entre la protección del consumidor y el mantenimiento de la competencia en la industria y sin perder de vista la necesidad de flexibilidad que tienen los Estados en razón de sus diferentes características sociales, políticas y económicas; estos principios básicos deberían ser coherentes con los instrumentos vigentes, en particular con el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999.

Comentado [614]: A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo

b) Los Estados miembros facilitarán el establecimiento de sistemas de control de calidad del servicio aeronáutico, bajo un enfoque de calidad total, con el propósito de obtener un servicio de transporte aéreo y aeroportuario de óptimo nivel. Para ello, se deberá tomar en cuenta a todos los usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.

c) Los Estados miembros adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo, promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo previstos en el Anexo 9 de la OACI.

Comentado [615]: Propuesta de Chile

d) Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos voluntarios de las líneas aéreas (y de los proveedores de servicios); cuando dichos compromisos resulten insuficientes, los Estados deberían considerar la adopción de medidas de reglamentación. Los Estados miembros procurarán que, en la elaboración de las normas y reglamentos sobre los derechos de los usuarios, se considere un adecuado equilibrio entre dichos derechos y el costo que éstos impliquen, siempre que la intervención gubernamental se considere necesaria para mejorar la calidad del servicio.

Comentado [a16]: Peru  
•Sobre el punto 4, se alude a compromisos voluntarios de las líneas aéreas pero no se dice respecto a que temas y establecen una obligatoriedad de los Estados de aceptar dichos compromisos, dado que las Resoluciones son instrumentos que no tienen carácter vinculantes se propone instar o recomendar a los Estados pero no obligarlos.

## ACCESO A LOS MERCADOS

### 5. Apertura de tráfico

- a) Con el propósito de lograr un mayor acceso a los mercados, se promoverá una liberalización de los servicios de transporte aéreo de una forma gradual, progresiva, ordenada y con salvaguardias de manera que se garantice una participación efectiva y sostenida en el transporte aéreo internacional.
- b) Los Estados miembros considerarán favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos no regulares de pasajeros y/o carga y/o correo dentro y fuera de la región, siempre que no afecten los vuelos regulares, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- c) Los Estados miembros promoverán, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- d) Los Estados miembros promoverán, la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, buscando una gradual liberalización en la región, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.
- e) Sería necesario que, los Estados que aún no lo han hecho, ratifiquen lo antes posible el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IATA) para la liberalización y explotación de los servicios aéreos internacionales.
- f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos de cooperación relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro, ~~en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos~~.
- g) Los Estados miembros continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando recursos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.
- h) A efectos de trabajar en los procesos de liberalización, los Estados miembros podrán tomar en cuenta el Modelo de acuerdo de servicios aéreo (MASA) de la OACI, que ofrece orientación detallada sobre las opciones y los enfoques en torno a la liberalización ~~y las recomendaciones que formule el Panel de Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) de la OACI~~.

### 6. Equivalencia de oportunidades

Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, considerarán una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.

### 7. Competencia

- a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno competitivo, ~~incluyendo la aplicación de tarifas~~. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.
- b) Los Estados miembros deberán propiciar la participación efectiva y sostenida de todos los Estados. Tales medidas pueden incluir la introducción gradual de la liberalización, leyes generales sobre competencia o salvaguardias específicas de la aviación.

### 8. Medidas unilaterales

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

## ASPECTOS COMERCIALES

**Comentado [a17]:** Comentario de Republica Dominicana.

Estamos de acuerdo con el texto y, quizás pudiera reforzarse el aspecto del registro de los Acuerdos ante la OACI; conforme lo dispone el artículo 83 del Convenio, a fin de ofrecer oportunidad a otros Estados sobre la política aerocomercial de los Estados Partes a través reflejada en los ASA y MOU.

En lo referente a los Aspectos Comerciales. Los precios deben ser basados en los costos, trato justo y no discriminatorio. Haciendo que los Estados miembros reconozcan el derecho de los transportistas y que el mismo conste con la flexibilidad y sana competencia.

Y que la asignación de SLOTS sean respetados. Control estricto de los tributos aplicables tales como impuestos, tasas, contribuciones o derechos.

**Comentado [a18]:** Peru: En el numeral 5 literal f) cuando se habla de contratos aeronáuticos se están refiriendo a contratos de utilización de aeronaves? En el caso la respuesta sea positiva se recomienda utilizar dicho término

**Comentado [619]:** Sugerencia de Chile

**Comentado [a20]:** Peru: En el literal g) se recomienda utilizar la palabra acuerdos y no recursos.

**Comentado [621]:** Propuesta de Chile.

**Comentado [622]:** Chile solicita clarificación de esta expresión, pues en su criterio la misma induce a error.

**Con formato:** Subrayado

**Comentado [a23]:** Peru: El punto 7 – Competencia indica que los Estados propiciarán condiciones para un entorno competitivo incluyendo la aplicación de tarifas. Cabe indicar que en el caso peruano existe libertad tarifaria, es decir se establecen por la oferta y la demanda del mercado, sólo en supuestos específicos el Estado se encuentra habilitado a intervenir a través de sus organismos reguladores.

## 9. 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.

**Comentado [a24]:** Perú: En el punto 9 no queda claro a que se refiere el concepto de servicios de escala disponibles, se está refiriendo a los servicios aeroportuarios?

## 10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo

Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a contar con flexibilidad y sana competencia en 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, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.

**Comentado [625]:** Chile propone eliminar esta oración

## 11. 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.

**Con formato:** Subrayado

**Comentado [626]:** Chile propone eliminar esta expresión y sugiere:

Deben ser conocidos por las autoridades aeronáuticas de los Estados concernientes.

## 12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)

a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI para la reglamentación y explotación de los sistemas de reserva por computadora (SRC), así como las dos cláusulas modelo de las que se dispone para incluir en sus acuerdos de servicios aéreos. Lo anterior sin perjuicio de los cambios en la industria con ocasión de los avances en las tecnologías de información y electrónicas que repercuten en la forma en de la distribución de los servicios de las líneas aéreas y incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.

**Con formato:** Control de líneas viudas y huérfanas

b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.

c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de nuevos reglamentos que incluyan la distribución de los productos de las líneas aéreas por medio de la Internet, en el marco de la reglamentación de los SRC, las leyes de protección al consumidor y las leyes que rigen la competencia.

## 13. Asignación de turnos (SLOTS)

a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma rápida y no discriminatoria. Si lo consideran necesario, podrán sugerir la utilización de los Comités de Asignación de Horarios de IATA, y/o recomendaciones ACI, incorporando la fundamental participación de las líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo y los operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.

b) Todo sistema de asignación de turnos debería ser justo, no discriminatorio y transparente, y debería tener en cuenta los intereses de todos los participantes. También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, y debería ser simple, factible y económicamente sostenible.

## 14. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de "subsidijs" a modo de asistencia a los transportistas.

Los tributos aplicables a las actividades del transporte aéreo (tales como: impuestos, tasas, contribuciones o

derechos) así como a los bienes e insumos utilizados en el transporte aéreo (explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y organismos de control de tránsito aéreo) tienen repercusiones económicas y de competencia negativas en el servicio del transporte aéreo y constituyen una creciente carga a los explotadores aéreos, operadores aeroportuarios y usuarios, con efectos perjudiciales en el desarrollo de la industria del transporte aéreo, máxime cuando aquellos no sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.

Los Estados miembros deberán propiciar el cumplimiento de las resoluciones del Consejo de la OACI contenidas en los Doc 8632, *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* y el 9082/7, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*; siempre y cuando respondan a las necesidades de los Estados miembros.

Los Estados miembros se manifiestan contrarios a los excesivos cargos a los usuarios, ya que generan efectos negativos a la industria del transporte aéreo.

## INTERESES CONVERGENTES

### 15. Relación con la OMC

Los Estados miembros reconocen la necesidad de que sea la OACI el organismo que elabore las normas y métodos recomendados en materia 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, reafirmando la necesidad de que los derechos de tráfico y los servicios directamente relacionados con los mismos sean regulados por los Estados en forma bilateral o multilateral mediante acuerdos específicos. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para participar en negociaciones, acuerdos y arreglos comerciales relacionados con el transporte aéreo internacional, a fin de que:

Comentado [FG27]: Como salvaguarda. (Rep Dominicana)

a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;

b) Se asegure que sus representantes conozcan plenamente las disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, las características especiales del transporte aéreo internacional y sus estructuras, acuerdos y arreglos de reglamentación;

c) Tengan en cuenta sus derechos y obligaciones respecto a los Estados contratantes de la OACI que no son miembros de la Organización Mundial del Comercio;

d) Examinarán cuidadosamente las repercusiones de toda propuesta de incluir un servicio o una actividad de transporte aéreo adicional en el AGCS teniendo especialmente en cuenta la estrecha relación entre los aspectos económicos, de medio ambiente y de seguridad operacional y protección del transporte aéreo internacional;

Comentado [a28]: Propuesta de Rep. Dominicana

e) den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, incluida la liberalización del transporte aéreo internacional, y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y

f) Sean registrados Los Estados miembros registrarán en la OACI, de acuerdo con el Art. 83 del Convenio, copias de todas las exenciones y compromisos específicos relacionados con el transporte aéreo internacional obtenidos de conformidad con el AGCS.

Comentado [a29]: Sugerencia Rep. Dominicana

### 16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones

Los Estados miembros 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.

## 17. Comercio internacional y carga aérea

a) Los Estados miembros reconocen la creciente participación de la carga aérea en el mercado mundial de bienes. En este sentido, consideran de suma importancia el establecimiento de normas adecuadas para promover esta actividad, eliminando restricciones que obstaculicen el desarrollo del comercio internacional, y salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil.

b) Los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales de una forma acelerada, a condición de que se mantengan claros la responsabilidad y el control de la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación.

## 18. Turismo

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer una estrecha coordinación entre las actividades del transporte aéreo y de turismo, como estrategia para fomentar la integración latinoamericana en el marco de una política flexible, de acuerdo a sus necesidades y objetivos.

## ASPECTOS JURÍDICOS

### 19. Armonización normativa

a) Los Estados miembros 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 adoptarán las medidas pertinentes para continuar con la armonización de sus normas, sobre la base del Convenio de Chicago, sus Anexos, normas, métodos y procedimientos promulgados por la OACI, las Resoluciones y Recomendaciones de la CLAC y, mediante la pronta ratificación de los convenios de derecho aeronáutico internacional, especialmente el Convenio de Montreuil de 1999.

c) Los Estados miembros deberían considerar hacer mejor uso de los medios electrónicos para la difusión de información, tales como los sitios web gubernamentales para facilitar el acceso del público a información relativa al estado de la liberalización de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos.

d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido de alentar a los Estados miembros a que cumplan con su obligación de registrar todos los acuerdos y arreglos, asegurar la eficacia del sistema de registro y hacer que la base de datos de acuerdos registrados sea más accesible y útil para los Estados y el público, remitiendo además a la Secretaría de la CLAC copia de los acuerdos que se vayan suscribiendo.

Comentado [630]: Propuesta de Chile.

Comentado [a31]: Propuesta de Rep. Dom También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión de información a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochours, etc.

### 20. Coordinación

Los Estados miembros impulsarán la coordinación entre los organismos involucrados en materia de aviación civil (autoridades aeronáuticas, líneas aéreas, entes reguladores, operadores de aeropuerto y otras autoridades competentes), tomando en consideración la importancia y prioridad que debe recibir el transporte aéreo al interior de los Estados y estableciendo reglas claras que garanticen una adecuada y activa interacción entre el sector gubernamental y el sector privado.

### 21. Medio ambiente

Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo competente para la elaboración de normas y métodos recomendados internacionalmente en materia ambiental para la aviación civil. Asimismo, los Estados miembros procurarán establecer unas Orientaciones políticas regionales comunes, tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, teniendo plenamente en cuenta la orientación de la OACI (Doc 9829), las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes y las

Con formato: Nivel 1, Derecha: -0.91 cm

Comentado [632]: Propuesta de Chile.

políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

Los Estados miembros se abstendrán de adoptar medidas con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente el desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y se manifiesten contrarios a la adopción de medidas unilaterales y con efectos extraterritorial en materia ambiental.

## 22. Nacionalidad del transportador

Respecto a la nacionalidad de las empresas de transporte aéreo de un Estado, se reconocerá a aquellas constituidas en el país que efectúe la designación ~~y se determinará de acuerdo con su propia legislación.~~

## 23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias

Los Estados miembros 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.

## 24. Empleo de personal no nacional

a) Los Estados miembros reconocen el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.

b) La liberalización ~~puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando~~ <sup>comp</sup> parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

## 25. Propiedad y control de los transportistas aéreos

a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse ~~según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes, como la~~ <sup>exención de las restricciones con respecto a la propiedad y el control en los acuerdos bilaterales de servicios aéreos o disposiciones sobre designación que reconozcan el concepto de comunidad de intereses dentro de las agrupaciones económicas regionales o subregionales, y las recomendadas por la OACI;</sup> ~~a la discreción y al ritmo de cada Estado, progresivamente, con flexibilidad y con control efectivo de la reglamentación, especialmente respecto a la seguridad y protección de la aviación;~~

b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas coordinadas) para facilitar la liberalización aceptando transportistas aéreos extranjeros designados que podrían no cumplir los criterios tradicionales de propiedad y control nacional o los criterios de oficina principal y control normativo efectivo. Los Estados que deseen liberalizar las condiciones en las que aceptan la designación de un transportista aéreo extranjero cuando este transportista no satisfaga las disposiciones de propiedad y control de los acuerdos de servicios aéreos correspondientes, pueden hacerlo de la manera siguiente:

i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;

ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o

iii) elaborando un instrumento jurídico obligatorio; asegurándose al mismo tiempo, cuando sea posible, que dichas políticas se elaboren de conformidad con los principios de no discriminación y de participación no exclusiva;

## 26. Arrendamiento de aeronaves

a) Los Estados miembros, al aplicar el Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las orientaciones de la Circular 295 de la OACI, deberían asignar claramente la responsabilidad de la seguridad operacional y su vigilancia, incluyendo, en los acuerdos de servicios aéreos que suscriban, las disposiciones pertinentes.

b) Los Estados miembros deberían tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre

**Comentario [633]:** Propuesta de Chile

**Comentario [a34]:** Rep Dominicana En este punto sería conveniente verificar lo que establece el Multilateral de Cielos Abiertos, ver Artículo 3.

la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.

**Comentario [a35]:** Artículo 3  
Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.

2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:

o la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.

o la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;

o la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y

o la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones ... [1]

**Comentario [636]:** Chile sugiere reemplazar esta expresión por :

La liberalización no debe ser obstáculo para que los trabajadores sigan participando en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

**Con formato:** Color de fuente: Verde, Resaltar

**Comentario [637]:** Chile propone reemplazar esta expresión por:

La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes **Como el término de la exigencia de propiedad y control en los acuerdos bilaterales, de servicios aéreos o disposiciones sobre designación que reconozcan el concepto de comunidad de intereses dentro de las agrupaciones económicas regionales o subregionales** ... [2]

**Comentario [a38]:** •Peru: En el punto 26 se sugiere separar el tema de arrendamiento del tema de la transferencia de funciones (artículo 83 bis) debido a que si bien son dos temas que se relacionan, su tratamiento por separado aclararía la redacción y el enfoque que deberían tener los Estados sobre estos dos temas.

arrendamiento propuesta por la OACI.

#### 27. Solución de controversias

~~a) En un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; b)~~

**Comentado [639]:** Chile propone eliminar este texto

b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:

i) infunda confianza y apoye la liberalización con salvaguardias y la participación de los Estados en desarrollo;

~~ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;~~

**Comentado [640]:** Chile sugiere eliminarlo

~~iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; b)~~

**Comentado [641]:** Chile sugiere eliminarlo

iv) por lo que respecta a las partes interesadas directamente afectadas por la controversia, sea transparente y dé acceso a la información pertinente de forma oportuna y eficiente.

#### ASPECTOS FINANCIEROS

28. Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, se comprometen a realizar todos los esfuerzos necesarios para cumplir con los niveles apropiados de seguridad en el desarrollo del transporte aéreo regional, procurando que los ingresos que provienen de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios.

~~28. Los Estados miembros, reconociendo la limitación de recursos financieros, la necesidad de inversión permanente que demanda el sector en las áreas de tecnología, infraestructuras y capacitación del personal, manteniendo además el compromiso de cumplir con niveles apropiados de seguridad que asegure el desarrollo del transporte aéreo en la región, procuraran que los ingresos que provengan de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios~~

**Comentado [FG42]:** Propuesta de Rep Dominicana Este punto es muy importante, por ende sugerimos que el mismo sea reforzado con esta propuesta de inclusión.

**Comentado [a43]:** Peru: Considerando que el tema de seguridad es una obligación esencial del Estado, no resulta conveniente vincular la limitación de recursos financieros con la garantía de la seguridad, si bien este elemento es imprescindible para todo tipo de actividad, ponerlo de forma expresa no resulta adecuado. En lo que respecta a reinvertir los recursos provenientes de la actividad aeronáutica en su propio desarrollo resulta consideramos importante dicho planteamiento

II.- Encargar al Comité Ejecutivo y sus Órganos Subordinados que en función de la evolución de esta actividad, revisen y actualicen estos criterios y directrices periódicamente.

*La presente Resolución reemplaza a la Resolución ~~A18-01-A20-1~~*

#### Peru:

• En resumen, se recomienda ahondar aún más en temas como seguridad operacional, seguridad de la aviación y medio ambiente, considerando que son los tres objetivos estratégicos de la OACI, en el texto se puede apreciar que se han desarrollado más otros temas y que los antes mencionados no se han tratado a profundidad lo que le quita relevancia en el momento de la lectura del proyecto de Resolución.

**Con formato:** Español (Colombia)

• En consecuencia, esta Dirección General pone a su disposición la colaboración que se estime conveniente, a través de sus especialistas, de modo que se puedan profundizar los temas antes mencionadas en aras de contar con un proyecto de Resolución que abarca plenamente los temas de relevancia para la región.

**Con formato:** Español (Colombia)

Anexo A  
GUIA DE ORIENTACION DE PRINCIPIOS FUNDAMENTALES SOBRE LA PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR

**PRINCIPIO GENERAL**

**Antes del viaje**

Transparencia de los precios

Información a los pasajeros

Insolvencia del transportista

Educación de los pasajeros

**Durante el viaje**

Puntualidad

Denegación de embarque

Manipulación de equipaje

Asistencia por demora de los vuelos

Información a los pasajeros

**Después del viaje**

Proceso de recopilación/análisis de datos

Sistema de atención de quejas

**POSIBLE CONTENIDO**

Debe brindarse información precisa al pasajero respecto del precio total del billete, incluidos todos los impuestos, tasas, cargos y otros gravámenes. Se debe proporcionar la información al pasajero de forma clara y destacada.

El pasajero recibirá información apropiada, a la mayor brevedad, sobre demoras, cancelaciones y desviaciones de los vuelos.

Los Estados deberían garantizar que se dé prioridad a la protección y el reembolso de los pasajeros en caso de insolvencia de las líneas aéreas.

Los transportistas aéreos deben cooperar con las autoridades nacionales y regionales pertinentes a fin de concientizar a los pasajeros respecto de las diferentes características del producto de transporte aéreo.

De conformidad con lo previsto en la legislación y las normas de los Estados, los transportistas deben suministrar información precisa a los consumidores acerca de la puntualidad de la llegada y/o salida de sus vuelos.

De conformidad con lo previsto en la legislación y las normas de los Estados, los transportistas deben prestar asistencia adecuada a los consumidores en casos de denegación de embarque.

De conformidad con lo previsto en la legislación y las normas de los Estados, los transportistas deben suministrar información precisa a los consumidores respecto de su eficacia en materia de equipaje extraviado.

El transportista debe prestar la asistencia apropiada a los pasajeros en casos de demora de los vuelos. En caso de interrupciones graves el pasajero tiene derecho a recibir asistencia durante [SE DEFINIRÁ CANTIDAD DE HORAS/DÍAS]

El pasajero debe recibir información apropiada, a la mayor brevedad, sobre el estado de los vuelos, en particular en caso de demoras, cancelaciones y desviaciones.

Los operadores de transporte aéreo deben cooperar con los Estados o las organizaciones pertinentes para recopilar datos sobre protección del consumidor, entre ellos, el nivel de satisfacción del pasajero, la puntualidad, la comodidad y toda otra cuestión relativa a la experiencia del pasajero. Con objeto de optimizar las normas de protección del consumidor, los Estados también deben realizar análisis comunes sobre la eficacia de las reglamentaciones y los compromisos voluntarios, los procesos de atención de quejas y otras cuestiones pertinentes.

Los pasajeros deben tener acceso a un sistema de atención de quejas

**Comentado [a44]:** Comentario Rep Dominicana  
Estamos de acuerdo, sin embargo nos sigue preocupando, que no existe procedimiento o norma conocida implementadas por un Estado, para garantizar la protección del pasajero, consumidor y el reembolso del precio del pasaje por causa de insolvencia de aerolíneas. Esto por el momento quedaría como letra muerta

Compensación a los pasajeros  
Asistencia por extravío de equipaje

En caso extravíos o demoras del equipaje facturado, debe prestarse al pasajero asistencia inmediata que incluya información adecuada sobre la situación del equipaje y el plazo estimado de entrega [que no debe exceder xx].

## Artículo 3

## Designación y autorización

1. Cada Parte tendrá el derecho de designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito a las otras Partes por vía diplomática y al Depositario.

2. Al recibir la correspondiente designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y de conformidad con los requisitos prescritos para la autorización de explotación, cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:

o la línea aérea esté constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.

o la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;

o la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo 8 (Seguridad operacional) y el Artículo 9 (Seguridad de la aviación); y

o la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las demás condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de los servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.

3. Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada podrá iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo y las normas exigidas por la Parte que ha concedido la autorización.

Chile propone reemplazar esta expresión por:

La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse según las necesidades y circunstancias, por medio de las diversas medidas existentes [Como el término de la exigencia de propiedad y control en los acuerdos bilaterales.](#) de servicios aéreos o disposiciones sobre designación que reconozcan el concepto de comunidad de intereses dentro de las agrupaciones económicas regionales o subregionales, y las recomendadas por la OACI;