



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/35-NE/06  
12/08/15

**TRIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/34)**

(Lima, Perú, 26 y 27 de agosto de 2015)

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:**

**Transporte y política Aérea**

**Cuestión 1.5 del  
Orden del Día:**

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

(Nota de Estudio presentada por la Secretaría)

**Antecedentes**

1. Como se recordará, en la reunión el GEPEJTA/32 realizado en la Habana, Cuba, entre los días 8 y 10 de abril de 2014, Colombia presentó a consideración de los miembros del Grupo un texto con modificaciones propuestas a la Resolución A20-1 sobre “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo”, en esa ocasión el Grupo resolvió encargar a la Secretaría circular el proyecto de modificación en Word para que los Estados puedan observar y analizar los cambios y 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.

2. Posteriormente en la reunión del GEPEJTA/33 celebrada en Lima, Perú, el 04 de abril de 2014, Colombia presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/08CORR2 referida a la actualización de la Res. A20-1, el Grupo debatió el tema y ante la falta de mayores posturas por parte de los diferentes Estados que conforman la CLAC, acordó extender el plazo para recibir comentarios sobre el documento preparado por Colombia en un máximo de 30 días, para que el Punto Focal pueda

elaborar el Proyecto Modificadorio de la Resolución A20-01, teniendo en cuenta también, la Resolución A38-14 de la OACI sobre “Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo”.

3. En ese sentido, en la última reunión del GEPEJTA, realizada en Bogotá, Colombia, entre los días 25 y 27 de marzo, al tratar la Cuestión 1.1 del Orden del Día, relativa a la Actualización de la Resolución A20-1 sobre “Criterios y Directrices en materia de Política de Transporte Aéreo”, se encargó a la Secretaría que elabore un “documento de trabajo” consensuado que considere los comentarios de los Estados.

### **Análisis**

4. La Secretaría, a efectos de poder llevar adelante la actualización del documento, conforme encargo del GEPEJTA, ha creído conveniente separar la parte considerativa de la resolutive y trabajar, en primer término, sobre esta última para posteriormente desarrollar los considerandos en función de lo que apruebe el Grupo sobre dicha parte.

5. Para tal efecto, se tomó el documento presentado por Colombia (CLAC/GEPEJTA/34/NE/21), el mismo que contenía únicamente comentarios y modificaciones recibidas de diferentes Estados (**Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Perú, Republica Dominicana, Uruguay**) sin ordenamiento que permita armonizar los textos. Esto, entendemos debía especialmente a que existían varios criterios contrapuestos.

6. Para desarrollar este trabajo, se elaboró una matriz, en la que incluyó el texto original de la Resolución, se separaron los comentarios del documento que presentó Colombia de los de Argentina y del resto de Estados; y, por último, la propuesta de la Secretaría. En ese sentido, se **adjunta** la matriz señalada discriminada de la siguiente manera: columna uno- texto original de la Res. A20-1, columna 2 - Colombia, columna 3 - Argentina, columna 4 - otros Estados, y columna 5- propuesta de la Secretaría.

7. Cabe resaltar asimismo, que la Secretaría ha procurado tener en cuenta la mayor cantidad posible de sugerencias y modificaciones presentadas por los Estados, no obstante, como ya se mencionó, en varios casos existían posiciones contrapuestas, las mismas que se pretende superar con modificaciones al texto manteniendo, de ser posible, la idea y posición de los Expertos de los Estados que enviaron sus comentarios.

8. Como se expresó anteriormente, por procedimiento se plantea la necesidad que el GEPEJTA primero analice y resuelva sobre la propuesta de la Secretaría en lo que concierne a la parte resolutive. Posteriormente, con Nota de estudio separada se presentará la propuesta de la parte considerativa. Esto permitirá que exista coherencia y *sindéresis* en los textos del documento y que los considerandos estén correlacionados con los párrafos resolutivos. De igual manera, se evitará ahondar en discusiones innecesarias que podrían impedir llegar al consenso.

### **Medida propuesta**

9. Se invita al GEPEJTA a analizar la presente Nota y su adjunto, intercambiar puntos de vista y aprobar la propuesta de la Secretaría.

**MODIFICACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A20-1 “CRITERIOS Y DIRECTRICES  
EN MATERIA DE POLÍTICA DE TRANSPORTE AÉREO” (PARTE RESOLUTIVA)**

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
<p>LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC</p> <p>RESUELVE</p> <p>I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC:</p> <p><b>SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN</b></p>		<p>LA XX ASAMBLEA DE LA CLAC</p> <p>RESUELVE</p> <p>I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC:</p> <p><b>SEGURIDAD OPERACIONAL, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, FACILITACIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES</b></p>		<p>LA XXII ASAMBLEA DE LA CLAC</p> <p>RESUELVE</p> <p>I.- Aprobar los siguientes criterios y directrices en materia de política de transporte aéreo para los Estados miembros de la CLAC:</p> <p><b>SEGURIDAD OPERACIONAL, INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES, SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y FACILITACIÓN</b></p>
1. Seguridad operacional				<b>1. Seguridad operacional</b>
<p>a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles elevados de seguridad y protección de la aviación y en constante mejora.</p>	<p>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</p> <p>Comentario: A38-5: Cooperación y asistencia regionales para resolver eficiencias de seguridad operacional mediante el establecimiento de prioridades y de objetivos cuantificables</p>	<p>Los Estados miembros deberán garantizar niveles <del>elevados de seguridad</del> <b>aceptables de desempeño de la seguridad operacional y protección de la aviación</b> 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</p>	<p><b>PERÚ:</b> 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</p> <p><b>REPÚBLICA DOMINICANA:</b> Aquí solo esclarecer que se está hablando de seguridad operacional, cuando se dice seguridad y protección de la aviación, podría interpretarse que se trata de security.</p>	<p>a) Los Estados miembros deberán garantizar niveles apropiados de seguridad operacional, promoviendo la cooperación entre estados, industria, instituciones financieras y demás organismos involucrados. De igual manera, deberán fortalecer los mecanismos de vigilancia para mantener la sustentabilidad de la seguridad operacional en los servicios de transporte aéreo.</p>

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
			<b>BOLIVIA:</b> Propone tomar en cuenta la observación de República Dominicana, respecto al numeral 1 inciso a), en el cual se incluye la <u>protección de la aviación</u> , este concepto es utilizado en materia de Seguridad de la Aviación civil por lo que puede confundir al lector.	
	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  Comentario: A38-2: Planificación mundial OACI para la seguridad operacional y la navegación aérea			b) Los Estados miembros deberán tener muy en cuenta el Plan global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y el Plan mundial de navegación aérea (GANP) en la elaboración y ejecución de los planes regionales, subregionales y nacionales de implantación, garantizando la armonización y la coordinación de esfuerzos tendientes a acrecentar la seguridad operacional, la capacidad y la eficiencia de la aviación civil internacional.
b) 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.	bc) 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.			c) Los Estados miembros deberán propiciar el fortalecimiento de los mecanismos regionales (Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) y la Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica(ACSA-CONCESNA), 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.
		4-. Investigación de Accidentes e Incidentes		<b>2. Investigación de Accidentes e Incidentes</b>
		a) Los estados miembros en su carácter de garantes de la seguridad operacional, reconocen la necesidad de estimular a sus organizaciones de investigación de accidentes e incidentes, autoridades aeronáuticas y demás organismos involucrados en esta materia, a realizar los		a) Los Estados miembros, en su carácter de garantes de la seguridad operacional, deberán exhortar a sus organizaciones de investigación de accidentes e incidentes a que, en aplicación al Documento OACI 9946 (Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes), inicien

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
		<p>pertinentes estudios del Documento OACI 9946 (Manual sobre organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes) con el objetivo en primera instancia, de comenzar un trabajo coordinado entre los Estados, a fin de conocer las diferencias y similitudes al respecto con los que convive la región.</p>		<p>su trabajo de coordinación para establecer diferencias y similitudes sobre sus procedimientos.</p>
		<p>b) Los Estados miembros reconocen que de un sistema regional de investigación podrían obtenerse economías de escala al permitir que compartan los recursos necesarios, como así también los países de la región al trabajar en forma coordinada, podrían ejercer su influencia de manera más eficaz en el contexto mundial y contribuirían a la creación de condiciones más favorables a la luz de lograr un sistema de transporte aéreo internacional operacionalmente más seguro.</p>		<p>b) Los Estados miembros deberán impulsar la implementación de un “sistema regional de investigación”, para obtener economías de escala y trabajar en forma coordinada, en el marco de la cooperación mutua, con el objetivo de optimizar la seguid operacional de la región.</p>
<p>2. Seguridad de la aviación civil</p>				<p><b>3. Seguridad de la aviación civil y Facilitación</b></p>
<p>Los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, deberán respaldar el 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 de la OACI.</p>	<p>Los Estados miembros, como responsables de la seguridad de la aviación civil, deberán <del>respaldar</del> 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</p>			<p>a) Los Estados miembros, como responsable de la seguridad de la aviación civil y la Facilitación, deberán 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.</p>

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
				b) Los Estados miembros, para resolver problemas de seguridad de la aviación y formular recomendaciones de solución, deberán tener en cuenta el Programa Universal de Auditorias de Seguridad de la Aviación Civil de la OACI (USAP) y el enfoque de observación continua (CMA) del USAP para lograr el objetivo global de mejorar la seguridad de la aviación mundial.
3. Facilitación	3. Facilitación			<b>4- Facilitación</b>
	Comentario: A38-16: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la 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.		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. (CLAC)	<b>PERU:</b> 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.	c) Los Estados miembros actuarán e conformidad con las normas y métodos recomendados de facilitación y seguridad promulgados por la OACI, las resoluciones de la CLAC y cualquier otro acuerdo que sobre esta materia suscriban, manteniendo, en todo caso, el criterio de complementariedad 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 (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;	b) Los Estados miembros tendrán en cuenta el Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidades (Doc. 9986) (Actualización) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9 y prestarán especial observancia a lo establecido en la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad.	<b>REPÚBLICA DOMINICANA:</b> Serán denominadas como personas con discapacidades. Sobre este punto la división 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)	d) Los Estados miembros para establecer sus procedimientos, deberán tener en cuenta la siguiente documentación de la OACI y de la CLAC: <ul style="list-style-type: none"> <li>Documento 9957 ( Manual de Facilitación)</li> <li>Documento 9984 (el Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidades )</li> <li>Documento 9303 ( Documentos de viaje de lectura mecánica)</li> <li>Res. CLAC A20-21 (Manual para el transporte de pasajeros con discapacidad)</li> </ul>

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
b) 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.	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.			e) 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.
c) Los Estados miembros 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;	ed) Los Estados miembros <del>que aún no lo hayan hecho</del> propiciarán que se expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1; <del>para el 1 de abril de 2010, a más tardar;</del>			<del>c) Los Estados miembros 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;</del>
d) 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;	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;			<del>d) 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;</del>
e) 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.	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.			f) 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.
f) 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.	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.			g) 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.
g) Los Estados miembros establecerán y utilizarán comités nacionales de facilitación y adoptarán políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;	gh) Los Estados miembros establecerán y utilizarán comités nacionales de facilitación y adoptarán políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;			h) Los Estados miembros y adoptarán políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
h) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;	hi) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;			i) Los Estados miembros promoverán la participación en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
<p>i) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:</p> <p>1) Hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9 y del Manual de Facilitación (Doc9957); y</p> <p>2) Hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.</p>	<p>ij) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:</p> <p>1) Hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9 y del Manual de Facilitación (Doc9957); y</p> <p>2) Hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.</p>			<p>j) Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación.</p>
<p>j) 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;</p>	<p>jk) 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;</p>			<p>k) Los Estados miembros estimularán a sus comités nacionales y aeroportuarios para que estudien los problemas de facilitación y coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;</p>
<p>k) 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:</p> <p>1) Identificación y solución de los problemas de facilitación; y</p> <p>2) Elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;</p>	<p>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:</p> <p>1) identificación y solución de los problemas de facilitación; y</p> <p>2) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;</p>			<p>l) 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:</p> <p>1) Identificación y solución de los problemas de facilitación; y</p> <p>2) Elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;</p>
<p>l) 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</p>	<p>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;</p>			<p>m) 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</p>
<p>m) 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</p>	<p>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</p>			<p>n) 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</p>



(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.	carga aérea garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.			garantizando al mismo tiempo la seguridad de la cadena internacional de suministro.
<b>USUARIO</b>				<b>USUARIO</b>
<b>5. Derechos del usuario</b>				<b>4. Derechos del usuario</b>
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 a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.	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 <b>adoptando conjunto de principios básicos de protección del consumidor ( Ver Anexo A) a tener tendiente a brindar</b> todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente., <b>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;</b>  Comentario: A38-14: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo	a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario como <b>uno de los</b> 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 a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente.		a) Los Estados miembros, reconociendo al usuario (entiéndase pasajero y porteador de carga) como uno de los 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 a tener todas las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesarias y disponer de un servicio de transporte aerocomercial seguro, ordenado y eficiente
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,		<del>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</del>		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. Para tal efecto

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.		<del>usuarios, tanto de las líneas aéreas como de los aeropuertos.</del>		se aplicará la Resolución CLAC A18-03 (Criterios y directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios)
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.	c) Los Estados miembros <del>adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo,</del> promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, carga y correo	<del>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</del>	<b>CUBA:</b> c) Los Estados miembros <del>adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo,</del> promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, <b>tripulantes, equipajes, aeronaves,</b> carga y correo.  <b>CHILE:</b> c) Los Estados miembros <del>adoptarán medidas que precisen sus derechos y deberes, brindando las garantías posibles en términos de protección, atención e información necesaria. Así mismo,</del> promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, <b>tripulantes, equipajes, aeronaves,</b> carga y correo <b>previstos en el Anexo 9 de la OACI</b>	c) Los Estados miembros promoverán el desarrollo de una infraestructura que permita cumplir los estándares de la facilitación en el movimiento de pasajeros, tripulantes, equipajes, aeronaves, carga y correo previstos en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago.
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.		<del>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.</del>	<b>CHILE:</b> d) Los Estados deberían aceptar, de manera general e inicialmente, los compromisos <b>voluntarios</b> 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.	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

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
				Asunto:Principios básicos de la OACI para la protección del consumidor
<b>ACCESO A LOS MERCADOS</b>				<b>ACCESO A LOS MERCADOS</b>
<b>5. Apertura de tráficos</b>	<b>56.</b> Apertura de tráficos			<b>5. Apertura de tráficos</b>
			<b>REPÚBLICA DOMINICANA (Comentario)</b>  <b>ACCESO A LOS MERCADOS:</b> Estamos de acuerdo con el texto y, quizás pudiera reforzarse el aspecto del registro de los Acuerdo ante la OACI; conforme lo dispone el artículo 83 del Convenio, a fin de ofrecer oportunidad a otro 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.	
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.		a) <b>Algunos países de la región</b> con el propósito de lograr un mayor acceso a los mercados, se <del>promoverá</del> <b>promueven</b> 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>ECUADOR Comentario:</b> Concomitante al acceso a un mercado y su operación del explotador aéreo debe encontrarse en el concepto de una sana competencia que permita mantener la eficiencia económica, de manera que impida, restrinja o distorsione la competencia; en la cual se mantenga de manera continua y permanente la eficiencia del transporte aéreo y de los derechos de los consumidores o usuarios.	a) En materia de acceso a los mercados, los Estados miembros, que lo estimen conveniente, promoverán la 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) <b>En razón de considerar la liberalización un medio inadecuado a sus intereses y necesidades, algunos Estados de la región sostienen un criterio más compatible con una competencia equitativa, acceso al mercado real y efectivo para todas las partes involucradas, pautas de mercado que aseguren conectividad internacional</b>		

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
		sostenible en el tiempo evitando la concentración de operadores y destinos.		
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.		<del>bc)</del> Los Estados miembros <del>considerarán</del> podrán considerar favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de los Estados miembros, para realizar vuelos internacionales 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 y se encuadren en los convenios vigentes entre ellos.		b) Los Estados miembros procurarán considerar favorablemente, el otorgamiento de autorizaciones a empresas de otros Estados miembros, para realizar vuelos internacionales 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, sobre la base de los acuerdos de transporte aéreo de que sean parte.
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.		<del>cd)</del> Los Estados miembros <del>promoverán</del> podrán promover, las condiciones para la realización de servicios de transporte aéreo fronterizo dentro del marco regulatorio pertinente, de acuerdo con sus necesidades y objetivos.		c) Los Estados miembros procurarán promover, 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.		<del>de)</del> Los Estados miembros <del>promoverán</del> podrán promover la suscripción de acuerdos multilaterales sobre servicios de transporte aéreo, <del>buscando que contemplen</del> una gradual liberalización en la región, <del>al ritmo y la manera conveniente de acuerdo con las necesidades y objetivos circunstancias, teniendo debidamente en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, el cambiante entorno comercial y los requisitos de infraestructura.</del> (RES.A38-14 OACI)		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. En ese sentido, se exhorta a la adhesión el "Convenio Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC"
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.		<del>ef)</del> 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 garantizar los derechos de sobrevuelo y escala técnica. <del>para la liberalización y explotación de los</del> en los servicios aéreos internacionales.		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 garantizar los derechos de sobrevuelo y escala técnica en 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		<del>fg)</del> 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	<b>PERÚ</b> (Comentario): 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	f) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro.

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos;		aplicable al registro. <del>en la OACI, de los acuerdos y contratos aeronáuticos;</del>	<b>CUBA:</b> g) Los Estados miembros registrarán en la OACI los acuerdos y arreglos <del>de cooperación</del> relativos a la aviación civil internacional de conformidad con el Artículo 83 del Convenio y el Reglamento aplicable al registro.	
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.		g) Los Estados miembros <del>continuarán</del> <b>podrán continuar</b> trabajando para alcanzar la liberalización <del>u otros mecanismos tendientes al desarrollo de sus servicios de transporte aéreo, al ritmo y de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando recursos</del> <b>Acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.</b>	<b>PERÚ:</b> g) Los Estados miembros continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando <del>recursos</del> <b>Acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales, según corresponda.</b>	g) Los Estados miembros, si lo estiman conveniente, continuarán trabajando para alcanzar la liberalización de acuerdo con sus propias necesidades y objetivos, empleando acuerdos 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.		h) <del>A efectos de</del> <b>Los Estados que consideren pertinente</b> 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.	<b>CHILE:</b> i) <del>Los Estados que consideren pertinente</del> <b>A efectos de</b> 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; <del>los criterios y textos de orientación elaborados por la OACI sobre reglamentación económica del transporte aérea internacional, como los comprendidos en el Doc 9587, "Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional y las recomendaciones que formule el Panel de Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) de la OACI.</del>	h) Los Estados que consideren pertinente trabajar en los procesos de liberalización, 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; así como los criterios y textos de orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc. 9587, "Criterios y textos de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional")
			<b>ECUADOR:</b> (Comentario) presenta un comentario general: Los operadores aéreos deben considerar que además de la determinación del mercado y la influencia de los competidores de un mercado; estos deben ser equiparables, con aspectos respecto de: la superficie de venta, el conjunto de bienes que se ofertan, el tipo de intermediación, canales de distribución que le permitan la eficiencia económica a fin de propender al desempeño operacional	

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
			eficaz y seguro de un mercado continuo y permanente satisfacción de sus usuarios.	
<b>6. Equivalencia de oportunidades</b>	7. Equivalencia de oportunidades			<b>6. Equivalencia de oportunidades</b>
Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, considerarán una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.		Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, <del>considerarán</del> podrán considerar una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportadores.	<b>CUBA:</b> Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, <del>considerarán</del> podrán considerar una equivalencia de oportunidades amplias para sus <del>transportadores</del> . <b>Transportistas aéreos.</b>	Los Estados miembros, al establecer las condiciones de reciprocidad en sus respectivos acuerdos, podrán considerar una equivalencia de oportunidades amplias para sus transportistas <b>aéreos</b> .
<b>7. Competencia</b>	8. Competencia			<b>7. Competencia</b>
			<b>URUGUAY</b> (Comentario): La posibilidad de hacerlo genérico lo haría aplicable para todos los Estados, no olvidar que hay Estados que no tienen control de tarifas, solo un sistema de salvaguardia	
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.		a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno <del>competitivo de sana competencia</del> , incluyendo la aplicación de tarifas. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia, <b>así como los criterios que cada Estado sustente a los efectos de asegurar un transporte aéreo internacional y nacional sostenible</b>	<b>CHILE</b> (Comentario): "Incluyendo la aplicación de tarifas" Chile solicita clarificación de esta expresión, pues en su criterio la misma induce a error. Uruguay (Sugerencia al texto original) 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, <del>deberán</del> <b>podrán</b> considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia.  <b>PERÚ:</b> (Comentario): 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.	a) Los Estados miembros propiciarán las condiciones que permitan a las empresas de transporte aéreo desarrollar sus actividades en un entorno de sana competencia, incluyendo la aplicación del régimen tarifario. Asimismo, podrán considerar la utilización de mecanismos de salvaguardia o alternativos para preservar una sana competencia, y además criterios para asegurar un transporte aéreo internacional y nacional sostenible
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.				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.

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
			<b>CUBA:</b> c) Los Estados miembros deberán tener en cuenta que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;	c) Los Estados miembros deberán tener en cuenta que la competencia leal es un importante principio general en la explotación de servicios aéreos internacionales;
			<b>CUBA:</b> d) Los Estados miembros deberán formular leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo que tengan en cuenta la soberanía nacional y que consideren la orientación de la OACI en materia de competencia .	d) Los Estados miembros deberán formular leyes y políticas de competencia que se apliquen al transporte aéreo que tengan en cuenta la soberanía nacional y que consideren la orientación de la OACI en materia de competencia .
<b>8. Medidas unilaterales</b>	<b>9. Medidas unilaterales</b>			<b>8. Medidas unilaterales</b>
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.				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 medidas, cuando sean impuestas por otros países.
<b>ASPECTOS COMERCIALES</b>			<b>URUGUAY</b> (Comentario - Indefinido)	<b>ASPECTOS COMERCIALES</b>
<b>9. Servicios de escala</b>	<b>10. Servicios de escala</b>			<b>9. Servicios de escala</b>
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.		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 <b>sujeto a las leyes y reglamentaciones vigentes en cada Estado</b>	<b>PERÚ</b> (Comentario): Perú: En el punto no queda claro a que se refiere el concepto de servicios de escala disponibles, se está refiriendo a los servicios aeroportuarios?  (Acompañando el comentario de Perú, se advierte que no queda claro a que se refiere con servicios de escala, aunque parecería ser que hace referencia a los servicios de handling	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 sujeto a la legislación vigente en cada Estado.
<b>10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo</b>	<b>11. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo</b>			<b>10. Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo</b>
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			<b>CHILE:</b> 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	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,

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
como en los que no lo hacen, siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.			lugares en los que operan efectivamente como en los que no lo hacen, <del>Siempre que la normativa del Estado en que dichos servicios se comercializan lo permita.</del>	
<b>11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales</b>	<b>12. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales</b>			<b>11. Participación en alianzas y otros acuerdos comerciales</b>
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.		Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes. <del>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.</del>	<p><b>CHILE:</b></p> <p>Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, <del>deberán ser conocidos por las autoridades aeronáuticas de los Estados concernientes</del> <b>deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes.</b> 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.</p> <p><b>CUBA:</b></p> <p>Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, <del>deberán registrarse por las disposiciones que se establezcan en los instrumentos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo suscritos por las autoridades gubernamentales competentes</del> <b>deben ser objeto de previa aprobación gubernamental por parte de los Estados concernientes.</b> 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.</p> <p><b>BOLIVIA (Comentario)</b> Propone que debería mantenerse la potestad de los Estados de Aprobar las Alianzas u</p>	Las alianzas u otros acuerdos comerciales, como el código compartido, deberán registrarse por las disposiciones que se establezcan en los instrumentos bilaterales o multilaterales sobre transporte aéreo suscritos por las autoridades gubernamentales competentes 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.



(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
			otros acuerdos comerciales, para mantener un control y proteger a los usuarios	
<b>12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)</b>	<b>13. Sistemas de reservas por computadora (SRC)</b>			<b>12. Sistemas de reservas por computadora (SRC)</b>
a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.	a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI <del>e incluir la cláusula modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo.</del> 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.			a) Los Estados miembros podrán utilizar el código de conducta de la OACI e incluir la(s) cláusula(s) modelo para los SRC en los acuerdos bilaterales y multilaterales del transporte aéreo. Esto, sin perjuicio de los cambios en la industria y avances en las tecnologías electrónicas y de información. .
b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.	<del>b) Los códigos a aplicarse deberían considerar los principios de transparencia, accesibilidad y no discriminación.</del>			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.	<del>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.</del>			c) Los Estados miembros deberían continuar analizando la adopción de 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.
<b>13. Asignación de turnos (SLOTS)</b>	<b>14. Asignación de turnos (SLOTS)</b>			<b>13. Asignación de turnos (SLOTS)</b>
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.		a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva <del>en forma rápida</del> <b>ágil</b> y no discriminatoria, <del>excepto que la asignación se efectúe bajo criterios objetivos.</del> 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, <del>los organismos reguladores de aeropuertos y los operadores aeroportuarios</del> <b>organismos reguladores de aeropuertos y los operadores aeroportuarios</b>		a) Los Estados miembros propiciarán que la asignación de turnos en los aeropuertos se resuelva en forma 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 líneas aéreas, sistemas de control de tránsito aéreo, organismos reguladores de concesión aeroportuaria y operadores aeroportuarios responsables de la gestión y uso de la infraestructura aeroportuaria.

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
		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.		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, <del>excepto que se aplica siguiendo criterios objetivos, También debería ser compatible a nivel mundial, tener la finalidad de</del> y propender a maximizar la utilización efectiva de la capacidad aeroportuaria, <del>y debería además de</del> ser simple, factible y económicamente sostenible.		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.
<b>14. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios</b>	15. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios	15. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios		<b>14. Subsidios, tributos y cargos a los usuarios</b>
Los Estados miembros se manifiestan contrarios a la utilización de “subsidijs” a modo de asistencia a los transportistas.		Los Estados miembros se <del>manifiestan contrarios</del> comprometen a <del>continuar evaluando los efectos que surjan de</del> la utilización de “subsidijs” a modo de asistencia a los transportistas.		Los Estados miembros se deberían abstener de utilizar “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 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, <del>máxime</del> <del>excepto</del> cuando aquellos <del>no</del> sean aplicados al desarrollo seguro, ordenado y eficiente del transporte aéreo internacional, de manera uniforme y universalmente aceptada.		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, <i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional</i> y el 9082/7, <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> ; siempre y				Los Estados miembros deberán propiciar el cumplimiento de las resoluciones del Consejo de la OACI contenidas en los Doc 8632, <i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional</i> y el 9082/7, <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación</i>

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
cuando respondan a las necesidades de los Estados miembros.				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.				Los Estados miembros se manifiestan contrarios a los excesivos cargos a los usuarios, ya que generan efectos negativos a la industria del transporte aéreo
<b>INTERESES CONVERGENTES</b>				<b>INTERESES CONVERGENTES</b>
<b>15. Relación con la OMC</b>	<b>16. Relación con la OMC</b>			<b>15. Relación con la OMC</b>
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 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:		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 <b>y los servicios directamente relacionados</b> 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:	<p><b>URUGUAY</b> (Comentario) Es de fundamental importancia que la OACI retenga sus competencias en materia de transporte aéreo, por estar relacionado el tema con la seguridad operacional, competencia exclusiva de la OACI, que nunca tendrá la OMC</p> <p><b>REPÚBLICA DOMINICANA:</b> (Como salvaguardia) 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 <b>y los servicios directamente relacionados con los mismos</b> 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:</p>	Los Estados miembros reconocen que la OACI es el organismo que debe elaborar 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:
a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular,				a) Se asegure la coordinación interna en sus administraciones nacionales y, en particular, la

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
la participación directa de las autoridades aeronáuticas y de la industria de la aviación en las negociaciones;				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;				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;				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;			<b>REPÚBLICA DOMINICANA</b> d) <del>Examinarán</del> Examinen 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;	d) Examen 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;
	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	e) Den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica, <del>incluida la liberalización del transporte aéreo internacional consideren</del> considerando la conveniencia de usar las distintas orientaciones dicha orientación; y		e) Den a conocer plenamente la función y el mandato de la OACI en la elaboración de criterios de orientación sobre reglamentación económica y consideren la conveniencia de usar dicha orientación; y
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.	f) 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.	f) Sean registrados <del>los Estados miembros registrarán</del> 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.		f) 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.
<b>16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones</b>	<b>17.</b> Sistemas globales de navegación y comunicaciones			<b>16. Sistemas globales de navegación y comunicaciones</b>
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				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

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.				comunicaciones por satélite en forma equitativa, garantizando el acceso universal e igualitario y preservando la soberanía de los Estados.
<b>17. Comercio internacional y carga aérea</b>	<b>18. Comercio internacional y carga aérea</b>			<b>17. Comercio internacional y carga aérea</b>
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.		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, <del>eliminando restricciones que obstaculicen el,</del> <b>analizando en profundidad los criterios establecidos en ellas, con el objetivo de dilucidar si existe en realidad obstáculo alguno al desarrollo del comercio internacional, y siempre</b> salvaguardando la seguridad operacional y de la aviación civil.		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.		b) Los Estados miembros <del>deberían</del> <b>podrán</b> considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales, <b>como una opción para su desarrollo,</b> 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.		b) Los Estados miembros podrán considerar la posibilidad de liberalizar el tratamiento de la reglamentación de los servicios de carga aérea internacionales, como una opción para su desarrollo, 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.
<b>18. Turismo</b>	<b>19. Turismo</b>			<b>18. Turismo</b>
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.		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 <del>flexible</del> <b>sólida de consenso,</b> de acuerdo a sus necesidades y objetivos.		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 sólida de consenso, de acuerdo a sus necesidades y objetivos.
<b>ASPECTOS JURÍDICOS</b>				<b>ASPECTOS JURÍDICOS</b>
19. Armonización normativa	20. Armonización normativa			<b>19. Armonización normativa</b>
a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar		a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de		a) Los Estados miembros propiciarán la armonización de sus normas a fin de facilitar el

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
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.		facilitar el acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región, <b>con el objetivo de lograr una respuesta coordinada a los retos que propone la industria aérea, sin menoscabar la soberanía de cada Estado ni sus regímenes jurídicos,</b> 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.		acceso a los mercados y la sana competencia entre las aerolíneas de la región para lograr una respuesta coordinada a los retos que propone la industria aérea, sin menoscabar la soberanía de los Estados ni sus regímenes jurídicos, 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.		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, <b>especialmente el Convenio de Montreal de 1999 sobre Unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional</b>	<b>CHILE:</b> 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, <b>especialmente el Convenio de Montreal de 1999.</b> <del>sobre Unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional</del> <b>BOLIVIA</b> Propone que el inciso b se mantenga con la redacción original, vista si en el mismo se menciona en términos generales los convenios y normas, no es prudente ingresar el nombre propio de un solo convenio.	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.
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.		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 <del>de la liberalización</del> de su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos. <b>También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochourt, etc</b>	<b>REPÚBLICA DOMINICANA</b> 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. <b>También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochourt, etc</b>	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 su transporte aéreo así como para colocar información o textos relativos a los acuerdos de servicios aéreos. También los Estados pudieran hacer uso de cualquier otro medio de difusión a su alcance, boletines, publicaciones oficiales, brochourt, etc

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
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.				d) La CLAC apoya la labor de la OACI en el sentido 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.
20. Coordinación	21. Coordinación			<b>20. Coordinación</b>
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.				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	22. Medio ambiente			<b>21. Medio ambiente</b>
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 una política regional común, 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 políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.	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 una <del>política-directriz</del> regional común, 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 políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.	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 <del>una política regional común</del> <b>Orientaciones política regional comunes</b> ; 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 políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas	<b>CHILE:</b> 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 <del>una política regional común</del> <b>Orientaciones comunes</b> ; 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 políticas establecidas pertinentes, cuando aborden problemas	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, deberán implementar la Recomendación A21-07 (Directrices de orientación sobre medio ambiente y aviación civil en Latinoamérica). También tendrán en consideración el impacto que las normas ambientales puedan tener cuando adopten enfoques equilibrados para la gestión del ruido, en consideración del Doc. 9829, las obligaciones jurídicas, los acuerdos y las leyes vigentes, cuando aborden problemas respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
		respecto al ruido en sus aeropuertos internacionales.	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.				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	22. Nacionalidad del transportador			<b>22. Nacionalidad del transportador, designación y autorización</b>
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.		<p><del>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</del></p> <p>Se podrá reconocer la nacionalidad de un Estado Parte, a la línea aérea que esté constituida en su territorio y mantenga en él la oficina principal de sus negocios.</p>	<p><b>CHILE:</b> 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 <del>y se determinará</del> de acuerdo con su propia legislación.</p> <p><b>REPÚBLICA DOMINICANA (Comentario):</b> En este punto sería conveniente verificar lo que establece el Multilateral de Cielos Abierto, ver Artículo 3.</p> <p>la línea aérea este constituida en el territorio del Estado Parte que la designa y tenga su oficina principal en el territorio de dicha Parte.</p> <p>Artículo 3 Designación y autorización</p> <p>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.</p> <p>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:</p>	<b>Nacionalidad</b> 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 de acuerdo con su legislación



(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) ■ Eliminado ■ Modificado ■ Agregado	(3) ARGENTINA ■ Eliminado ■ Modificado ■ Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios ■ Eliminado ■ Modificado ■ Agregado	(5) PROPUESTA
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;</li> <li>• 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</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>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.</p>	
				<b>Designación y autorización</b>
				<p>a) Los Estados miembros podrán designar tantas líneas aéreas como desee para explotar los servicios convenidos y de retirar o modificar dichas designaciones. Las designaciones se comunicarán por escrito al o los Estados parte</p> <p>b) 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, los Estados miembros podrán otorgar la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras, a condición de que:</p>

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo del Estado Parte que la designa;</li> <li>• 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</li> <li>• 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 parte del Estado que examina la o las solicitudes.</li> </ul> <p>c) Al recibir la autorización de explotación mencionada, 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 y las normas exigidas por parte del Estado que ha concedido la autorización.</p>
<b>23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias</b>	24. Conversión de divisas y transferencia de ganancias			<b>23. Conversión de divisas y transferencia de ganancias</b>
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.				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.
<b>24. Empleo de personal no nacional</b>	25. Empleo de personal no nacional	25. Empleo de personal no nacional		<b>24. Empleo de personal no nacional</b>
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.		a) Los Estados miembros <del>reconocen</del> <b>podrán reconocer</b> el derecho de los transportistas a traer y mantener empleados de cualquier nacionalidad, con aplicación de la normativa de los Estados que los reciben.		a) Los Estados miembros podrán reconocer 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 como parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.		b) <del>La</del> <b>Los procesos de</b> liberalización pueden <del>tener diversas repercusiones</del> acarrear consecuencias desfavorables para los trabajadores, <b>que por cuyo motivo deberán</b> <del>deben</del> seguir participando como	<b>CHILE:</b> b) La liberalización <del>puede tener diversas repercusiones para los trabajadores, que deben seguir participando como parte interesada importante</del> <b>no debe ser obstáculo</b>	b) La liberalización no debe ser obstáculo para que los trabajadores sigan participando en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
		parte interesada importante en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.	para que los trabajadores sigan participando en el desarrollo de la industria del transporte aéreo.	
25. Propiedad y control de los transportistas aéreos	26. Propiedad y control de los transportistas aéreos			<b>25. Propiedad y control de los transportistas aéreos</b>
a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados debería liberalizarse 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;	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 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; <del>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;</del>	a) La designación y autorización de los transportistas aéreos para el acceso a los mercados <del>debería</del> podrá liberalizarse 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>CHILE:</b> 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, <del>como la exención de las restricciones con respecto a</del> Como el término de la exigencia <del>a la de</del> 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; <del>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;</del>  <b>CUBA:</b> a) La designación y autorización de <del>los</del> transportistas aéreos para <del>el acceso</del> acceder a los mercados debería liberalizarse <del>a la discreción</del> al ritmo y <del>discreción</del> de cada Estado, <del>progresivamente</del> con flexibilidad de manera gradual, flexible y con un control efectivo en materia de <del>la</del> reglamentación, <del>especialmente</del> en particular por lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación.  <b>URUGUAY (Comentario):</b> apoya la sustitución de propiedad sustancia y control efectivo, por "control normativo y constitución de las empresas en el Estado que las designa.	a) 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 en lo que respecta a la seguridad operacional y protección de la aviación.
b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo		b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo		b) Los Estados pueden adoptar, a su discreción, enfoques positivos (incluyendo medidas

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
<p>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:</p> <p>i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;</p> <p>ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o</p> <p>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;</p>		<p>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 <del>deseen</del> <b>opten por</b> 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, <del>pueden</del> <b>podrán</b> hacerlo de la manera siguiente:</p>		<p>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 opten por 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, podrán hacerlo de la manera siguiente:</p> <p>i) formulando cada uno de ellos una declaración de sus políticas para aceptar designaciones de transportistas aéreos extranjeros;</p> <p>ii) formulando declaraciones conjuntas de políticas comunes; o</p> <p>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;</p>
<b>26. Arrendamiento de aeronaves</b>	<b>27. Arrendamiento de aeronaves</b>			<b>26. Arrendamiento de aeronaves</b>
<p>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.</p>			<p><b>PERÚ</b> (Comentario) En el punto 27 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.</p>	<p>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.</p>
<p>b) Los Estados miembros deberían tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.</p>		<p>b) Los Estados miembros <del>deberían</del> <b>podrán</b> tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI.</p>		<p>b) Los Estados miembros podrán tomar en cuenta, para uso optativo a su discreción, la cláusula modelo sobre arrendamiento propuesta por la OACI</p>
<b>27. Solución de controversias</b>	<b>28. Solución de controversias</b>	<b>28. Solución de controversias</b>		<b>27. Solución de controversias</b>

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
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; y		a) En un ambiente liberalizado, pueden surgir diferentes tipos de controversias a raíz de una posible menor o mayor competencia y nuevas fuerzas del mercado y, por consiguiente, es necesario que los Estados resuelvan tales controversias de forma más eficiente y expedita; y	<b>CHILE:</b> <del>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; y</del>  <b>COLOMBIA:</b> <del>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; y</del>	<del>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; y</del>
b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:			<b>CHILE:</b> <del>b) Los Estados miembros y la industria del transporte aéreo necesitan un mecanismo de solución de controversias que:</del>	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;		i) infunda confianza y <del>apoye la liberalización con salvaguardias y</del> promueva la participación de los Estados en desarrollo;		i) infunda confianza y promueva 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;			<b>CHILE:</b> <del>ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;</del>	<del>ii) se adapte a las circunstancias particulares de las operaciones de transporte aéreo internacional y a las actividades competitivas;</del>
iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y			<b>CHILE:</b> <del>iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y</del>	<del>iii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y</del>
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.				ii) garantice que se tengan en cuenta los intereses de terceros directamente afectados por una controversia; y

## ADJUNTO

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) Eliminado Modificado Agregado	(3) ARGENTINA Eliminado Modificado Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios Eliminado Modificado Agregado	(5) PROPUESTA
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.			<p><b>REPÚBLICA DOMINICANA</b> (Argentina Apoya redacción) 29. 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 los niveles apropiados de seguridad que aseguren el desarrollo del transporte aéreo regional en la región, procurando procuraran que los ingresos que provienen provengan de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios</p> <p><b>PERÚ (Comentario)</b> 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</p>	ASPECTOS FINANCIEROS 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 aseguren el desarrollo del transporte aéreo en la región, se asegurarán que los ingresos que provengan de la actividad aeronáutica se reinviertan en los propios servicios
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.				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.
<b>La presente Resolución reemplaza a la Resolución A18-01.</b>	La presente Resolución reemplaza a la Resolución <b>A20-1</b>		.	La presente Resolución reemplaza a la Resolución A20-1
			<p><b>PERÚ:</b> (comentario general)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	

(1) TEXTO ORIGINAL	(2) COLOMBIA GEPEJTA/32-NE/11 ( La Habana, Cuba) <span style="color: red;">■</span> Eliminado <span style="color: blue;">■</span> Modificado <span style="color: green;">■</span> Agregado	(3) ARGENTINA <span style="color: red;">■</span> Eliminado <span style="color: blue;">■</span> Modificado <span style="color: green;">■</span> Agregado	(4) OTROS ESTADOS / Comentarios <span style="color: red;">■</span> Eliminado <span style="color: blue;">■</span> Modificado <span style="color: green;">■</span> Agregado	(5) PROPUESTA
			<p>momento de la lectura del proyecto de Resolución.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	