



## NOTA DE ESTUDIO

### CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

#### SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

#### Cuestión 2 del

orden del día: Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo

2.2: Propiedad y control de los transportistas aéreos

#### RESTRICCIONES DE ACCESO AL MERCADO

[Nota presentada por 22 Estados miembros<sup>2</sup>, miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)]

#### RESUMEN

En la presente nota se examinan cómo en las negociaciones bilaterales algunos Estados continúan aplicando el enfoque tradicional del criterio de propiedad sustancial y control efectivo respecto a la designación de líneas aéreas, lo cual constituye una restricción de acceso al mercado limitando por tanto la liberalización del Transporte Aéreo.

**Medidas propuestas a la Conferencia:** Se invita a la Conferencia a:

- a) considerar la información y las evaluaciones presentadas en esta nota de estudio;
- b) respaldar las conclusiones que figuran en el párrafo 3; y
- c) adoptar las recomendaciones del párrafo 4.

<i>Referencias:</i>	El material de referencia de la ATConf/6 se encuentra disponible en <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a> .
---------------------	--

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo internacional ha hecho ingentes esfuerzos a fin de lograr ser un sector competitivo, para ello algunos gobiernos de países en diferentes grados de desarrollo han implementado normas o políticas encaminadas a desregularizar, incrementar la inversión extranjera, liberalizar el acceso a los mercados entre otras medidas.

1.2 La aviación comercial ha venido evolucionando en esta materia, por ello, la propia Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, ha formulado cláusulas modelo para los Acuerdos

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

<sup>2</sup> Argentina, Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

de Servicios Aéreos, que amplían el concepto de nacionalidad de las aerolíneas en función del lugar de establecimiento y base principal de operaciones de la misma, con lo cual se armonizan los intereses y políticas nacionales de promoción a la inversión extranjera, con el régimen de derechos de tráfico aéreo pactado en los convenios bilaterales.

1.3 No obstante lo anterior, en algunos Estados la política aerocomercial continúa aplicando el enfoque tradicional del criterio de propiedad sustancial y control efectivo de las aerolíneas que pueden desarrollar servicios de transporte aéreo internacional, dichos criterios no necesariamente son acordes con la legislación de los diversos Estados.

1.4 Es de tal relevancia el tema que la Organización de Aviación Civil Internacional lo aborda en la nota ATConf/6-WP/12, donde se examinan algunos aspectos y posibles opciones para la liberalización de las reglas de propiedad y control de los transportistas aéreos con respecto a la designación de líneas aéreas bajo los acuerdos bilaterales de servicios aéreos; se incluye una propuesta sobre un enfoque multilateral.

## 2. EXPERIENCIA DE LA REGIÓN

2.1 El panorama de la aviación en la región ha venido cambiando y las alianzas están jugando un rol más importante en el desarrollo de América Latina. En los últimos años se ha observado una extraordinaria aceleración de esta tendencia en la región.

2.2 En el caso de Colombia que ha sido testigo de las tres principales alianzas latinoamericanas, su legislación estableció desde comienzos de los años noventa la libertad de la inversión extranjera en las empresas colombianas, incluidas las de transporte aéreo, sin que por ello pueda considerarse que pierden su nacionalidad, o que dejen de regirse por las normas del país. Gracias a este régimen liberal del capital extranjero, el Estado ha recibido importantes montos de inversión en diversos sectores económicos, que dinamizan y promueven el crecimiento y el desarrollo económico de la nación.

2.3 De acuerdo con lo anterior, la Autoridad Aeronáutica Colombiana ha venido incluyendo en sus Acuerdos comerciales de transporte aéreo, la cláusula de designación aplicando el concepto de “nacionalidad por establecimiento”.

2.4 No obstante lo anterior, en el caso de las relaciones aerocomerciales con Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea, países que continúan aplicando el criterio de propiedad sustancial y control efectivo, se ha tenido que recurrir a mecanismos de excepción (WAIVER) respecto de la aplicación de las normas sobre el concepto de nacionalidad de las líneas aéreas designadas en estos Estados, para garantizar la operación de las aerolíneas de Colombia en dichos territorios, teniendo en cuenta nuestra ley sobre inversión extranjera, que entre otras ha contribuido a favorecer las fusiones aéreas.

2.5 A manera de ilustración se **adjunta** las cláusulas pactadas por Colombia con Estados Unidos, Canadá y lo pactado con España, China, Luxemburgo entre otros Estados.

## 3. CONCLUSIONES

3.1 El criterio de propiedad sustancial y control efectivo es cada vez más obsoleto. El transporte aéreo internacional requiere que los transportistas aéreos se adecuen al entorno mundial, cada vez más competitivo y dinámico, por lo que se requiere la aplicación de criterios más amplios, que promuevan la liberalización de la propiedad y el control de los transportistas aéreos.

3.2 Los Estados miembros de la CLAC ven con beneplácito la iniciativa de la OACI de explorar la posibilidad de un acuerdo internacional de Estados para flexibilizar los requisitos de propiedad y control para la designación de las líneas aéreas y facilitar el acceso al capital internacional.

#### 4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se invita a la Conferencia a recomendar que:

- a) la OACI inicie lo pertinente para la preparación de un posible acuerdo internacional para que los Estados liberalicen la propiedad y el control de las líneas aéreas;
- b) la OACI continúe promoviendo sus orientaciones sobre políticas de propiedad y control de los transportistas aéreos y aliente a los Estados a que las utilicen en su práctica normativa; y
- c) la OACI actualice sus orientaciones de forma que respondan a las situaciones cambiantes y a los requisitos de los Estados.

-----

## APÉNDICE

### ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Previsiones incluidas en el Memorando de Consultas suscrito el 11 de Noviembre de 2010 respecto a los artículos 3 y 4 relativo a la Autorización y Revocación de la autorización del Acuerdo de Transporte Aéreo negociado:

*“...La delegación colombiana propuso que el Acuerdo incluya la sede principal de establecimiento como norma en los Artículos 3 y 4, debido a que, de conformidad con la Constitución y la ley colombianas, se debe facilitar la inversión de capital extranjero en líneas aéreas y, por esta razón, la nacionalidad de una aerolínea colombiana no está determinada por su propiedad y control, sino mas bien por su lugar de establecimiento.*

*La delegación de EE.UU. declaró que sería una desviación importante de la política y la práctica de los EE.UU. no incluir las disposiciones de propiedad y control en la actualidad en el Acuerdo de Transporte Aéreo entre EE.UU. - Colombia de 1956 con sus enmiendas. La delegación de los EE.UU. declaró, además, que el Departamento de Transporte de los EE.UU. tiene autoridad para no aplicar las disposiciones de propiedad y control con respecto a líneas aéreas extranjeras y tiene establecida la práctica de no aplicar tales estándares para las líneas aéreas cuando los países involucrados son socios de Cielos Abiertos. La delegación de los EE.UU. confirmó que la aceptación de Colombia para avanzar hacia un Acuerdo de Cielos Abiertos constituirá una consideración positiva para el Departamento de Transporte de los EE.UU. en respuesta a las solicitudes de las líneas aéreas colombianas de no aplicar disposiciones de propiedad sustancial y control efectivo del Acuerdo de Transporte Aéreo entre los EE.UU. y Colombia, en particular con respecto a las inversiones de socios de Cielos Abiertos. Tales solicitudes recibirán un tratamiento justo y expedito....”*

*Previsiones del Acuerdo:*

#### *“...Artículo 3 Autorización*

*Cada Parte, al recibo de las solicitudes de una línea aérea de la otra Parte, conforme a lo prescrito para la concesión de autorizaciones y permisos técnicos, otorgará las autorizaciones y permisos adecuados con un plazo mínimo de tramitación, siempre que:*

*a. la propiedad sustancial y el control efectivo de esa aerolínea esté en manos de la otra Parte, de los nacionales de esa Parte o ambos;*

*b. la aerolínea esté calificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones normalmente aplicadas en la operación de transporte aéreo internacional por la Parte que está considerando la solicitud o solicitudes; y*

*c. la otra Parte esté manteniendo y administrando las disposiciones establecidas en el Artículo 6 (Seguridad) y en el Artículo 7 (Seguridad de la Aviación).*

Artículo 4  
*Revocación de la autorización*

1. Cualquiera de las Partes podrá revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre las autorizaciones de operación o los permisos técnicos de una aerolínea si:

a. dicha línea aérea no sea una línea aérea de la otra Parte bajo el Artículo 1(4);

b. la propiedad sustancial y el control efectivo de dicha aerolínea no está en manos de la otra Parte, ni los nacionales de la otra Parte o ambos; o

c. esa aerolínea no ha cumplido las leyes y regulaciones contempladas en el Artículo 5 (Aplicación de las leyes) del presente Acuerdo.

2. Salvo que una acción inmediata sea esencial para prevenir que continúe el incumplimiento del subpárrafo 1c del presente Artículo, los derechos establecidos mediante este Artículo se ejercerán solamente después de la celebración de consultas con la otra Parte.

3. El presente Artículo no limita los derechos de cualquiera de las Partes a retener, revocar, suspender, limitar o imponer condiciones sobre la autorización de operación o el permiso técnico de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte de acuerdo con las disposiciones del Artículo 6 (Seguridad) o del Artículo 7 (Seguridad de la aviación)...”

**CANADA:**

Previsiones incluidas en el Memorando de Consultas suscrito el 16 de marzo de 2012 respecto del Acuerdo de Transporte Aéreo negociado:

“...Autorización de las Líneas Aéreas Designadas

Con respecto al Artículo 5 párrafo 1) c) (Retención, Revocación, Suspensión y limitación de la autorización) del Acuerdo, las Delegaciones contaban con un intercambio de opiniones detallado.

La Delegación colombiana propuso que el Acuerdo incluyera una norma de "nacionalidad por establecimiento" para el Artículo 5, párrafo 1) c), porque de conformidad con la Constitución Colombiana y la ley, debe facilitarse la inversión de capital extranjero en líneas aéreas y, por tal razón, la nacionalidad de una línea aérea colombiana no está determinada por su propiedad y control, sino más bien por su lugar de establecimiento.

La Delegación canadiense declaró que no incluir disposiciones sobre la propiedad sustancial y el control efectivo en un acuerdo de transporte aéreo sería una desviación significativa de la política y la práctica canadienses. La Delegación canadiense declaró, además, que Canadá podría renunciar a su derecho a tomar medidas con respecto a las autorizaciones de las líneas aéreas designadas de otras Partes, si tales líneas aéreas no son de propiedad sustancial ni controladas efectivamente por la Parte que designa a la línea aérea, o sus nacionales, y ha renunciado a dicho derecho en el pasado.

A este respecto, la Delegación canadiense confirmó que el Gobierno de Canadá se compromete a que, de manera permanente, no tomará medidas, de conformidad con el Artículo 5 párrafo 1) c) con respecto a las autorizaciones a ser emitidas por las autoridades aeronáuticas canadienses a las líneas aéreas designadas por Colombia en la fecha en que Canadá reciba la Nota Diplomática Colombiana de acuerdo con el párrafo 8 arriba, con base en su estructura de propiedad y control en esa fecha y siempre que: las

*autoridades aeronáuticas de Colombia ejerzan la vigilancia necesaria para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del Acuerdo por parte de sus líneas aéreas designadas; y que las líneas aéreas designadas mantengan su sede principal de negocios en Colombia.*

*Con el fin de preservar las relaciones estrechas y positivas entre Canadá y Colombia, Canadá considerará positivamente la renuncia del Artículo 5 párrafo 1) c) para las líneas aéreas designadas por Colombia en el futuro....”*

**“...Authorization of designated airlines**

- 1. With respect to Article 5 paragraph 1) c) (Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization) of the Agreement, the delegations had a detailed exchange of views.*
- 2. The Colombian delegation proposed that the Agreement include a “nationality by establishment” standard for Article 5 paragraph 1) c), because pursuant to the Colombian Constitution and law, foreign capital investment in airlines must be facilitated and, for such reason, the nationality of a Colombian airline is not determined by its ownership and control, but rather by its place of establishment.*
- 3. The Canadian delegation stated that it would be a significant departure from Canadian policy and practice to not include provisions on substantial ownership and effective control in an air transport agreement. The Canadian delegation further stated that Canada may waive its discretion to take action with respect to authorizations of designated airlines of other Parties, where such airlines are not substantially owned and effectively controlled by the Party designating the airline, or its nationals, and has waived such discretion in the past.*
- 4. In this regard, the Canadian delegation confirmed that the Government of Canada undertakes that, on a permanent basis, it will not take action under Article 5 paragraph 1) c) with respect to authorizations to be issued by Canadian aeronautical authorities to airlines designated by Colombia on the date of receipt by Canada of the Colombian Diplomatic Note as per paragraph 8 above, based on their ownership and control structure on that date and so long as: the aeronautical authorities of Colombia exercise the necessary oversight to ensure compliance by its designated airlines with the provisions of the Agreement; and the designated airlines maintain their principal place of business in Colombia.*
- 5. In keeping with the close and positive relations between Canada and Colombia, Canada will give positive consideration with regard to waiving Article 5 paragraph 1) c) for airlines designated by Colombia in the future....”*

*Provisiones del Acuerdo:*

**“..ARTICLE 3**

*Designation*

*Each Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services on the routes specified in this Agreement for that Party and to withdraw a designation or to substitute another airline for one previously designated.*

**ARTICLE 4**

*Authorization*

*1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article 3 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Party shall, consistent with the laws and regulations of that Party, issue without delay to the airline so designated the required authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.*

*2. The Parties confirm that, upon receipt of such authorization, the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement.*

**ARTICLE 5**

*Withholding, Revocation, Suspension and Limitation of Authorization*

*1. Notwithstanding paragraph 1 of Article 4, the aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:*

*(a) in the event of failure by such airline to qualify under the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Party granting the rights;*

*(b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of the Party granting the rights;*

*(c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Party designating the airline or its nationals; and*

*(d) in the event the airline otherwise fails to operate in a manner consistent with the conditions set out in this Agreement.*

*2. The rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities of the Parties in conformity with Article 21 of this Agreement, unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in accordance with the provisions of Articles 7 or 8 of this Agreement. ...”*

**ESPAÑA:**

Previsiones incluidas en el Memorandum de Entendimiento suscrito el 24 de enero de 2012 respecto del Acuerdo de Transporte Aéreo negociado:

*“...En relación con las Cláusulas Comunitarias incluidas en los Artículos 3 y 4 del ASA (Designación de Empresas y Revocaciones), la Delegación colombiana solicitó la aclaración del concepto de “establecimiento” empleado por España. Es este sentido, la Parte española informó acerca de los principios que deben cumplir las compañías aéreas de la Unión Europea para establecerse en España y poder utilizar así los derechos de tráfico acordados entre España y terceros países<sup>1</sup>. No obstante lo anterior, ambas Delegaciones acordaron intercambiar, a través de nota diplomática, información relevante sobre la aplicación de los criterios de “establecimiento” de compañías aéreas empleados en los respectivos países...”*

#### *PREVISION DEL ACUERDO SOBRE DESIGNACION DE EMPRESAS*

*“...3. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes podrán exigir que las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, demuestren que están en condiciones de cumplir con las obligaciones prescritas en las Leyes y Reglamentos, normal y razonablemente aplicados por dichas Autoridades a la explotación de los servicios aéreos internacionales, de conformidad con las disposiciones del Convenio.*

*4. La concesión de las autorizaciones de explotación mencionadas en el párrafo 2 de este Artículo requerirá:*

*4.1. En el caso de una empresa aérea designada por el Reino de España:*

*4.1.1. Que esté establecida en el territorio del Reino de España de conformidad con los Tratados de la Unión Europea y que posea una licencia de explotación válida de conformidad con el Derecho de la Unión Europea; y*

*4.1.2. Que el control reglamentario efectivo de la empresa aérea lo ejerza y mantenga el Estado Miembro de la Unión Europea responsable de la expedición de su Certificado de Operador Aéreo, apareciendo claramente indicada en la designación la Autoridad Aeronáutica pertinente; y*

*4.1.3. Que la compañía aérea sea propiedad, directamente o mediante participación mayoritaria, y se encuentre efectivamente bajo el control de Estados Miembros de la Unión Europea y/o de nacionales de Estados Miembros de la Unión Europea, y/o de otros Estados enumerados en el Anexo II y/o de nacionales de esos otros Estados.*

*4.2. En el caso de una empresa aérea designada por la República de Colombia:*

*4.2.1. Que tenga su oficina principal en el territorio de la República de Colombia y que esté autorizada conforme a la legislación aplicable en la República de Colombia; y*

*4.2.2. Que tenga y mantenga un control normativo efectivo y continuado de dicha empresa aérea por la República de Colombia; y*

---

<sup>1</sup> El criterio de establecimiento de España, incluye, entre otros requisitos:

- Estructura organizativa estable y permanente;
- Respeto a la legislación europea y nacional, tanto en materia de transporte aéreo (en especial la relativa a seguridad operacional (*safety*) y seguridad civil (*security*)) como social y fiscal;
- Medios materiales y personales para el desarrollo de la actividad, especialmente en lo relativo a seguridad operacional (*safety*).
- Presentación de un Plan Operativo.



4.2.3. *Quetenga un permiso de operador válido de acuerdo con la legislación nacional de la República de Colombia.*

5. *Cuando una empresa aérea haya sido de este modo designada y autorizada, podrá comenzar, en cualquier momento, a explotar los servicios convenidos de conformidad con las disposiciones de este Acuerdo....”*

### **LUXEMBURGO:**

Previsión incluida en la Minuta Acordada el 20 de enero de 2012 respecto del Acuerdo de Transporte Aéreo negociado:

*“...(Establishment criteria*

*Luxembourg delegation explained the establishment criteria of Luxembourg*

*The establishment criteria of Luxembourg include inter alia:*

*stable and permanent organizational structures;*

*respect of the appropriate EU law and national legislation, such as safety and security regulations for air transport, fiscal and social law;*

*conformity with EU law, in particular on non-discrimination and proportionality;*

*establishment and permanent presence of management, staff responsible for safety, crew and other personnel)...”*

### **PREVISION DEL ACUERDO SOBRE DESIGNACION DE EMPRESAS**

*“...Designation and Authorization*

*Either Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, to designate one or more airlines to operate international air services on the routes specified in the annex and to substitute another airline for an airline previously designated.*

*On receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this article, unless it is not satisfied that:*

*in the case of an Airline designated by Luxembourg:*

*it is established in Luxembourg under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law, and*

*effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator’s Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation, and*

*the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;*

*in the case of an airline designated by the Republic of Colombia:*

*it is established in the territory of the Republic of Colombia and has a valid operating licence in accordance with applicable law of the Republic of Colombia, and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Republic of Colombia.*

*and that:*

*the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security);*

*the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications.*

*Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this article, the designated airline(s) may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this agreement...”*

## **CHINA**

### **Memorando de Entendimiento del 18 de mayo de 2012**

#### **2. Airlines Designation**

1. The Colombian delegation proposed that the Agreement include a “nationality by establishment”, because pursuant to the Colombian Constitution and law, foreign capital investment in airlines must be facilitated and, for such reason, the nationality of a Colombian airline is not determined by its ownership and control, but rather by its place of establishment.

2. The Chinese delegation stated that it would be a significant departure from its policy and practice to not include provisions on substantial ownership and effective control in an air service agreement. Nonetheless, in keeping with give positive consideration on a case by case basis with regard to waiving Articles 3 and 4 for airlines designated by Colombia, or its nationals, provided that the aeronautical authorities of Colombia exercise the necessary oversight to ensure compliance by its designated airlines with the provisions of the ASA; and the designated airlines are established and maintain their principal place of business in Colombia.

## **AIR SERVICES AGREEMENT**

### **ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORISATION**

1. Both Parties shall have the right to designate, through a written notification to the other Party, one or more airlines for purposes of allowing those airlines to operate the agreed services on the routes specified under this Agreement.
2. Once a Party receives from the other Party the designation and application for the designated airline in the mode and manner prescribed for authorization and operation, the said Party shall grant the relevant authorization to operate in the shortest span of time and the minimum filing steps possible provided that:
  - a) the substantial ownership and effective control of the designated airline remains vested in the designating Contracting Party or its nationals;
  - b) the Party designating the airline has and maintains effective regulatory control of the airline;
  - c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security);
  - d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
3. Among the regulatory control evidence, they should provide information such as if the airline holds a license or a valid operating permit issued by the designating aeronautical authority in the form of an Operator Certificate (AOC) that meets the criteria of the designating Party for the operation of international air services, such as proof of ability to meet public interest requirements and obligations of service guarantee, and that the designating Party has and maintains surveillance programs for safety and security aviation in compliance with ICAO standards.

## **HOLANDA**

### **Memorando de Entendimiento suscrito el 17 de enero de 2012**

## **AIR SERVICES AGREEMENT**

### **Article 3 Designation and Authorization**

1. Either Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, to designate one or more Airlines to operate International Air Services on the routes specified in the Annex and to substitute another Airline for an Airline previously designated.
2. On receipt of such a notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the Airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article, unless it is not satisfied that:

- a. in the case of an Airline in the European part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
  - i. it is established in the Territory of the Kingdom of the Netherlands under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law, and
  - ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation, and
  - iii. the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;
  
- b. in the case of an Airline in the Caribbean part of the Netherlands is designated by the Kingdom of the Netherlands:
  - i. it is established in the Caribbean part of the Netherlands and has a valid operating license in accordance with the appropriate legislation for the Caribbean part of the Netherlands,
  - ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Netherlands,
  - iii. the Airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by residents of the Caribbean part of the Netherlands with Dutch nationality;
  
- c. in the case of an Airline is designated by the Republic of Colombia:
  - i. it is established in the Territory of the Republic of Colombia and has a valid Operating Licence in accordance with applicable law of the Republic of Colombia, and
  - ii. effective regulatory control of the Airline is exercised and maintained by the Republic of Colombia.
  
- and that:
  
- d. the Government designating the Airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 16 (Safety) and Article 17 (Aviation Security);
  
- e. the Designated Airline is qualified to meet the conditions

prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, the Designated Airline(s) may at any time begin to operate the Agreed Services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement.

— FIN —