

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO:
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

(Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003)

**Cuestión 3 del
orden del día: Análisis de un modelo de acuerdo de servicios aéreos
3.1: Modelo de acuerdo de servicios aéreos exhaustivo**

**MODELOS DE ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS
PARA UNA LIBERALIZACIÓN BILATERAL, REGIONAL O MULTILATERAL**

(Nota presentada por la Secretaría)

En este adendo a la nota WP/17 se presenta, como Adjunto B, el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) para emplear en una situación regional o multilateral.

ADJUNTO B

MODELO DE ACUERDO REGIONAL O MULTILATERAL DE SERVICIOS AÉREOS

Como se indica en la nota ATConf/5-WP/17, si bien la mayoría de las disposiciones que figuran en el Adjunto A — Modelo de acuerdo bilateral de servicios aéreos (MASA) — pueden ser adaptadas para emplearlas en un contexto regional o multilateral, con sólo cambios de menor importancia o de ningún tipo al contenido y a las notas explicativas, quedan pendientes varias cuestiones importantes que son específicas de los acuerdos regionales o multilaterales y que exigen modificaciones considerables a la disposición bilateral o no tienen equivalente en los acuerdos bilaterales.

En la tabla que sigue, en la **Columna 1**, Parte I, figura la lista de los artículos y anexos que incluye el MASA bilateral del Adjunto A, y en las Columnas 2 a 4 se indica si es necesario hacer modificaciones para una situación regional o multilateral y cuáles serían esas modificaciones.

En la **Columna 2** se indican los artículos y un anexo del MASA bilateral que contiene disposiciones que emplean las expresiones “cada línea aérea designada”, “una línea aérea designada de cada Parte” o una fórmula similar. Esas disposiciones pueden emplearse en un acuerdo regional o multilateral sin que sea necesario hacer modificaciones al texto y, por lo tanto, no se incluyen en este Adjunto B y pueden encontrarse en el Adjunto A.

En la **Columna 3** se incluyen varios artículos y un anexo del MASA bilateral que pueden ser modificados empleando la redacción apropiada para poder emplearlos en un acuerdo regional o multilateral. Por ejemplo, expresiones como “la otra Parte”, “una Parte”, “otra Parte” pueden pasar a ser “cada Parte”, “cualquiera de las Partes” y “las demás Partes”. Además, expresiones como “ni una ni otra Parte” y “una u otra Parte” pueden pasar a ser “ninguna de las Partes” y “cualquiera de las Partes” respectivamente. Por lo tanto, estos artículos y el anexo, que también se encuentran en el Adjunto A y no se reproducen en el Adjunto B, pueden modificarse fácilmente.

En la **Columna 4** se indican los artículos y el anexo que son nuevos o se han vuelto a redactar a fin de adaptarlos a una situación regional o multilateral. En la Columna 4 se incluyen los artículos del MASA regional o multilateral que no tienen contrapartida en el Adjunto A y figuran como Parte II de la Columna 1. El Adjunto B abarca todas esas disposiciones, incluyendo las diferentes opciones, enfoques (tradicional*, de transición y de plena liberalización) y notas explicativas. Por consiguiente, el Adjunto B incluye únicamente las disposiciones que son sustancialmente diferentes o nuevas en un contexto regional o multilateral, dado que las otras disposiciones del MASA bilateral son fácilmente adaptables, como se indica en las Columnas 2 ó 3. El formato del Adjunto B es el mismo que el del MASA bilateral que figura en el Adjunto A.

* **Nota**

En el contexto de los acuerdos regionales o multilaterales el término “tradicional” no indica una práctica o uso durante un tiempo por los Estados, sino un enfoque de control más estricto en comparación con el de la plena liberalización.

Columna 1	Columna 2 (no se necesitan modificaciones)	Columna 3 (cambia únicamente la designación de la Parte)	Columna 4 (es necesaria una nueva redacción o adición)
Parte I - Artículo del Adjunto A**	x		
Preámbulo			
Art. 1 - Definiciones	x		
Art. 2 - Otorgamiento de derechos			x
Art. 3 - Designación y autorización			x
Art. 4 - Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización			x
Art. 5 - Aplicación de las leyes		x	
Art. 6 - Tránsito directo	x		
Art. 7 - Reconocimiento de certificados		x	
Art. 8 - Seguridad operacional		x	
Art. 9 - Seguridad de la aviación		x	
Art. 10 - Seguridad de los documentos de viaje	x		
Art. 11 - Pasajeros no admisibles e indocumentados y personas deportadas	x		
Art. 12 - Derechos impuestos a los usuarios		x	
Art. 13 - Derechos de aduana		x	
Art. 14 - Impuestos		x	
Art. 15 - Competencia leal		x	
Art. 16 - Capacidad			x
Art. 17 - Fijación de precios (Tarifas)			x
Art. 18 - Salvaguardias		x	
Art. 19 - Leyes sobre la competencia		x	
Art. 20 - Conversión de divisas y transferencia de ganancias		x	
Art. 21 - Venta y comercialización de servicios de transporte aéreo		x	

** Los Artículos 32 (Aprobación de horarios), 36 (Acuerdos multilaterales) y 37 (Terminación) y el Anexo I (Cuadros de ruta) no son aplicables al Adjunto B.

B-3

Columna 1	Columna 2 (no se necesitan modificaciones)	Columna 3 (cambia únicamente la designación de la Parte)	Columna 4 (es necesaria una nueva redacción o adición)
Art. 22 - Personal no nacional y acceso a servicios locales		x	
Art. 23 - Cambio de capacidad		x	
Art. 24 - Servicios de escala		x	
Art. 25 - Compartición de códigos y arreglos de cooperación		x	
Art. 26 - Arrendamiento		x	
Art. 27 - Servicios multimodales		x	
Art. 28 - Sistemas de reserva por computadora (SRC)		x	
Art. 29 - Prohibición de fumar	x		
Art. 30 - Protección del medio ambiente	x		
Art. 31 - Estadísticas		x	
Art. 33 - Consultas		x	
Art. 34 - Solución de controversias			x
Art. 35 - Enmiendas			x
Art. 38 - Registro en la OACI	x		
Art. 39 - Entrada en vigor			x
Annex II - Operaciones no regulares y chárter		x	
Annex III - Servicios de carga aérea	x		
Annex IV - Medidas de transición			x
Parte II - Artículos que no figuran en el Adjunto A			x
Excepciones			
Acuerdos vigentes			x
Revisión			x
Denuncia			x
Depositario			x
Firma y ratificación			x
Adhesión			x

En este documento:

- 1) se emplea un asterisco para indicar que una disposición específica de un artículo es común a cada uno de los enfoques: tradicional, de transición y de plena liberalización. Cuando todo el artículo se aplica a los tres enfoques, no figura ningún asterisco. Sin embargo, en algunos artículos, como en “Designación y autorización”, la disposición se reproduce totalmente para cada enfoque, a fin de dar mayor claridad al artículo y facilitar su lectura;*
- 2) en un artículo que prevé más de un enfoque, es decir, tradicional, de transición, de plena liberalización, se mantiene el mismo orden de presentación, para facilitar la lectura;*
- 3) además, cuando hay opciones en un enfoque (p. ej., dos opciones en el enfoque tradicional) éstas se presentan por separado, pero no en orden de prioridad.*

B-5

Índice

	<i>Página</i>
Artículo – Otorgamiento de derechos	B-6
Artículo – Designación y autorización	B-11
Artículo – Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización	B-16
Artículo – Capacidad	B-20
Artículo – Fijación de precios (Tarifas)	B-22
Artículo – Solución de controversias	B-23
Artículo – Enmiendas	B-30
Artículo – Excepciones	B-33
Artículo – Acuerdos vigentes	B-34
Artículo – Revisión	B-35
Artículo – Denuncia	B-36
Artículo – Depositario	B-37
Artículo – Firma y ratificación	B-38
Artículo – Adhesión	B-39
Artículo – Entrada en vigor	B-40
Anexo – Medidas de transición	B-41

<p style="text-align: center;">Artículo _ Otorgamiento de derechos</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> Enfoque tradicional </div> <p>1.* Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:</p> <p>a)* el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;</p> <p>b)* el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;</p> <p>c) el derecho de proveer transporte aéreo internacional hacia y desde cualquiera de las otras Partes, a condición de que dichos servicios tengan origen o terminen en el territorio de la Parte que designa la línea aérea. [El transporte aéreo internacional hacia o desde los territorios de Estados que no son Partes requerirá la autorización de las Partes de que se trata.]</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 1, de 2]</p> <p>2. Nada de lo estipulado en el presente Acuerdo se interpretará como que confiere a la o las líneas aéreas de una Parte el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte pasajeros, equipaje, carga o correo, transportados a cambio de remuneración y destinados a otro punto del territorio de esa otra Parte.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 2, de 2]</p> <p>2. Una Parte no estará obligada a otorgar derechos de cabotaje a una línea aérea de otra Parte.</p>	<p><i>Una cuestión clave que deben negociar los Estados en un acuerdo regional o multilateral es qué disposiciones, si fuera necesario, habría que incluir en el acuerdo regional o multilateral con respecto a los derechos para los servicios aéreos entre las Partes en el acuerdo y los Estados que no son Partes.</i></p> <p><i>Las dos libertades del aire precedentes, si bien se incluyen en acuerdos multilaterales [para servicios regulares, en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA); para servicios no regulares, en el Artículo 5 del Convenio], también se incluyen en acuerdos regionales o plurilaterales; sea porque algunos Estados no pueden ser Partes en el IASTA, sea porque podrían dejar de ser Partes en el IASTA.</i></p> <p><i>En un enfoque tradicional, un acuerdo no trata de los servicios aéreos entre una Parte y un Estado que no es Parte, dejando que esos derechos se determinen en los acuerdos entre una Parte y los Estados que no son Partes. En este sentido, podría decirse que esos acuerdos son independientes. Una alternativa para este tipo de acuerdo independiente es que las Partes definan e intercambien las primeras cinco libertades del aire.</i></p> <p><i>De modo similar a la práctica respecto a los acuerdos bilaterales, un enfoque podría ser que las Partes explícitamente excluyan los derechos de cabotaje (opción 1) o que aclaren en el acuerdo que las Partes en el acuerdo no tienen la obligación de otorgar dichos derechos, dejando esta decisión a discreción de las Partes en el acuerdo (opción 2).</i></p>

Artículo _ Otorgamiento de derechos (cont.)	
<div style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Enfoque de transición</div> <p>1.* Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:</p> <p>a)* el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;</p> <p>b)* el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;</p> <p>c) el derecho de proveer servicios de transporte aéreo internacional hacia y desde cualquier otra Parte, y entre Estados que no son Partes y aquellas otras Partes con las que el Estado designante ha negociado derechos de la quinta libertad, a condición de que dichos servicios tengan origen o terminen en el territorio de la Parte que designa la línea aérea; y</p> <p>d) el derecho de proveer servicios de carga aérea [regulares y] no regulares entre cualquier otra Parte y un Estado que no es Parte.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 1, de 2]</p> <p>2. Hasta [insértese la fecha convenida por las Partes], una Parte autorizará derechos de tráfico de cabotaje para las líneas aéreas designadas de las demás Partes, a condición de que los derechos de tráfico se ejerzan en un servicio que constituye y está previsto como una extensión de un servicio desde la Parte que designa la línea aérea o preliminar a ésta.</p> <p style="text-align: center;">[Párrafo 2; opción 2, de 2]</p> <p>2. Una Parte autorizará derechos de cabotaje para las líneas aéreas designadas de las demás Partes a condición de que el segmento de cabotaje sea explotado entre dos segmentos internacionales del vuelo.</p>	<p><i>Las dos libertades del aire precedentes, si bien se incluyen en acuerdos multilaterales [para servicios regulares, en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA); para servicios no regulares, en el Artículo 5 del Convenio], también se incluyen en acuerdos regionales o plurilaterales; sea porque algunos Estados no pueden ser Partes en el IASTA, sea porque podrían dejar de ser Partes en el IASTA.</i></p> <p><i>Este enfoque de transición prevé la negociación entre las Partes en el Acuerdo de los derechos relativos a puntos más alejados para los Estados que no son Partes (derechos de la quinta libertad) tomando como base criterios específicos. Naturalmente, el ejercicio de estos derechos dependería de la obtención de los correspondientes derechos del Estado que no es Parte.</i></p> <p><i>Este enfoque incluye la séptima libertad para los servicios exclusivamente de carga regulares (como una opción) y no regulares.</i></p> <p><i>El enfoque de transición respecto al cabotaje generalmente precede a una conversión al cabotaje sin restricciones después de una fecha convenida.</i></p> <p><i>El enlace directo de los segmentos de vuelo interior e internacional causados por este tipo de operación pueden describirse como cabotaje consecutivo (octava libertad).</i></p> <p><i>Esta opción limita el cabotaje a situaciones en que un transportista aéreo provee transporte internacional a dos puntos de otro Estado sobre una base de terminal concomitante (en que el mismo vuelo sirve a dos puntos de otro Estado).</i></p>

Artículo _ Otorgamiento de derechos (cont.)	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px; text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</div> <p>1.* Cada Parte concede a las otras Partes los siguientes derechos para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional por las líneas aéreas de las otras Partes:</p> <p>a)* el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizar;</p> <p>b)* el derecho de hacer escalas en su territorio para fines no comerciales;</p> <p>c) el derecho, de conformidad con los términos de sus designaciones, de prestar servicios regulares y chárter de transporte aéreo internacional entre puntos de las siguientes rutas:</p> <p style="padding-left: 20px;">i) desde puntos anteriores al territorio de la Parte que designa la línea aérea vía el territorio de esa Parte y puntos intermedios hacia cualquier punto o puntos en el territorio de la Parte que ha concedido el derecho y más allá;</p> <p style="padding-left: 20px;">ii) para servicio o servicios de pasajeros y exclusivamente de carga, entre el territorio de la Parte que concedió el derecho y cualquier punto o puntos; y</p> <p>d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.</p> <p>2. Cada línea aérea designada podrá en cualquiera o en la totalidad de sus vuelos y a su opción:</p> <p>a) explotar vuelos en una o en ambas direcciones;</p> <p>b) combinar diferentes números de vuelo en una operación de aeronave;</p>	<p><i>Las dos libertades del aire precedentes, si bien se incluyen en acuerdos multilaterales [para servicios regulares, en el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA); para servicios no regulares, en el Artículo 5 del Convenio], también se incluyen en acuerdos regionales o plurilaterales; sea porque algunos Estados no pueden ser Partes en el IASTA, sea porque podrían dejar de ser Partes en el IASTA.</i></p> <p><i>El enfoque de la plena liberación acuerda a cada Parte no sólo plenos derechos de tráfico hacia y desde las demás Partes en el acuerdo sino también derechos de la quinta libertad hacia y desde el territorio de las demás Partes y los Estados que no son Partes así como también derechos de la séptima libertad para los servicios exclusivamente de carga. Sin embargo, al igual que en la fórmula de transición, el ejercicio de los derechos de la quinta libertad entre otra Parte y un Estado que no es Parte dependerá de los derechos disponibles entre el Estado que no es Parte y la Parte que ejerce los derechos de la quinta libertad en el acuerdo regional o multilateral. (Por ejemplo, cuantos más acuerdos bilaterales de “cielos abiertos” tenga una Parte con Estados que no son Partes, más posibilidades de rutas con la quinta libertad tendrá hacia y desde otras Partes en el acuerdo.) Algunos acuerdos también pueden otorgar derechos con respecto a un tipo específico de servicio, por ejemplo, incluyendo una disposición que trate de vuelos de carga no regulares a Estados que no son Partes.</i></p> <p><i>La mayoría de estas disposiciones sobre flexibilidad de las operaciones son similares a las disposiciones bilaterales liberales que generalmente están incluidas en un Cuadro de rutas.</i></p>

Artículo _ Otorgamiento de derechos (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> <p>c) explotar servicios a puntos anteriores, intermedios y más alejados y puntos en los territorios de las Partes en las rutas, en cualquier combinación y en cualquier orden;</p> <p>d) omitir escalas en cualquier punto o puntos;</p> <p>e) transferir tráfico de cualquiera de sus aeronaves a cualquiera de sus otras aeronaves en cualquier punto de las rutas;</p> <p>f) explotar servicios a puntos anteriores a cualquier punto en su territorio, con o sin cambio de aeronave o número de vuelo, y ofrecer y anunciar dichos servicios al público como servicios directos;</p> <p>g) hacer escala en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes;</p> <p>h) transportar tráfico en tránsito a través del territorio de cualquiera de las otras Partes; y</p> <p>i) combinar tráfico en la misma aeronave, independientemente de su punto de origen;</p> <p>sin restricciones geográficas o de dirección y sin perder ningún derecho a transportar tráfico concedido en virtud del presente Acuerdo.</p> <p>3. Una línea aérea designada puede llevar a cabo transporte aéreo internacional en cualquier tramo de las rutas convenidas sin ninguna limitación en cuanto al cambio, en cualquier punto de la ruta, del tipo o número de aeronaves utilizadas; a condición de que [salvo los servicios exclusivamente de carga] el transporte más allá de dicho punto sea una continuación del transporte desde el territorio de la Parte que ha designado a la línea aérea y, en la dirección de retorno, el transporte al territorio de la Parte designante sea una continuación del transporte desde más allá de ese punto.</p>	<p><i>Esta disposición puede no ser necesaria si el acuerdo incluye un artículo sobre cambio de capacidad.</i></p> <p><i>Esta disposición ofrece amplia flexibilidad operacional respecto al uso de equipo. Este tipo de disposición permitiría, por ejemplo, establecer una operación de tipo radial en el punto de cambio con sujeción, naturalmente, a que se llegue a un acuerdo con otras partes interesadas. La única restricción es que los servicios se lleven a cabo de forma lineal; es decir, que el vuelo en el segundo sector sea una extensión o continuación del vuelo de conexión anterior de salida o llegada. El texto entre corchetes suprime esta restricción para los servicios exclusivamente de carga.</i></p>

Artículo _ Otorgamiento de derechos (cont.)	
Enfoque de plena liberalización 4. Una Parte autorizará derechos de cabotaje para las líneas aéreas designadas de las demás Partes sin restricción.	<i>La plena liberalización no requiere ningún enlace entre el segmento de cabotaje y un segmento internacional; este enfoque permitiría a una línea aérea designada de una Parte establecer una operación de tipo radial (siendo los segmentos interiores los radios) en el territorio de cualquiera de las otras Partes (cabotaje “autónomo” o derecho de la novena libertad).</i>

<p style="text-align: center;">Artículo _ Designación y autorización</p>	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 30%;"> <p>Enfoque tradicional</p> </div> <p>1. Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito una línea aérea [o una línea aérea de otro Estado Parte que reúna las condiciones] para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dicha designación. Dicha designación se comunicará por escrito a las otras Partes por vía diplomática [y al Depositario].</p> <p>2.* Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación [y el permiso técnico], cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición de que:</p> <p>a) la línea aérea sea propiedad mayoritaria de una o más de las Partes en el presente Acuerdo, de sus nacionales o ambas cosas y esté bajo el control efectivo de los mismos;</p>	<p><i>La redacción de la disposición sobre designación y autorización puede simplificarse incluyendo las razones que figuran en el párrafo 2 para que un Estado reciba una autorización en el artículo sobre revocación de la autorización, puesto que las condiciones para no otorgar una autorización son las mismas.</i></p> <p><i>El enfoque tradicional se refiere a una línea aérea o a una designación única. Una opción podría ser que un Estado Parte designe una línea aérea de otro Estado Parte que reúna las condiciones para explotar servicios aéreos en su nombre. En este caso las Partes, antes de otorgar la autorización, deberían convenir en ciertos criterios tales como el derecho de establecimiento, el otorgamiento de licencias y las normas de seguridad operacional y seguridad de la aviación.</i></p> <p><i>El criterio tradicional de propiedad y control en los acuerdos y arreglos regionales o multilaterales es propiedad y control común del transportista aéreo en cuestión ejercidos por las Partes en el acuerdo o sus nacionales, o ambas cosas. Como intento de ampliar el requisito de propiedad y control y de alentar a las líneas aéreas multinacionales, esto ha enfrentado el problema de la aceptación de este criterio por los Estados que no son Partes. Ante la falta de aceptación amplia del criterio de propiedad y control común por los Estados que no son Partes, las líneas aéreas de propiedad regional pueden encontrarse con que sus mercados están confinados a los territorios de las otras Partes en el acuerdo o arreglo regional o multilateral.</i></p>

Artículo _ Designación y autorización (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> <p>b)* la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y</p> <p>c)* la línea aérea designada esté calificada para satisfacer las condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.</p> <p>3.* Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.</p> <p>[4.* Las Partes que conceden autorizaciones de explotación de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo notificarán dicha medida al Depositario.]</p>	<p><i>La Parte que recibe la designación conservará el derecho discrecional de rechazarla como una medida de control para atender a sus legítimas preocupaciones, cuando sea necesario. Esta disposición prevé posibles preocupaciones respecto a la seguridad y protección de la aviación o a otros aspectos económicos, incluyendo la posibilidad de “pabellones de conveniencia”.</i></p> <p><i>Como opción, al otorgar una autorización las Partes conviene en notificar al Depositario del acuerdo, que tiene la responsabilidad de mantener un registro centralizado de designación de líneas aéreas y de autorizaciones de explotación.</i></p>
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <p>1. Cada Parte tendrá el derecho de designar por escrito a la otra Parte una o más líneas aéreas para explotar los servicios convenidos de conformidad con el presente Acuerdo y de retirar o modificar dicha designación. Dicha designación se comunicará por escrito a las otras Partes por vía diplomática [y al Depositario].</p> <p>2.* Al recibir dicha designación y la solicitud de la línea aérea designada, en la forma y el modo prescritos para la autorización de explotación [y el permiso técnico], cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición de que:</p>	<p><i>El enfoque de transición se refiere a una o más líneas aéreas o a una designación múltiple. Algunas veces se ha interpretado que la designación de dos líneas aéreas correspondía a esta redacción. El enfoque de transición también incluye fórmulas para aumentar el número de líneas aéreas designadas en rutas específicas basándose, por ejemplo, en aumentos negociados para varios años o en el logro de un nivel determinado de tráfico de pasajeros en los mercados de pares de ciudades.</i></p>

Artículo _ Designación y autorización (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <p>a) la línea aérea designada tenga su oficina principal (véase i) más adelante) [y su residencia permanente] en el territorio de la Parte designante;</p> <p>b) la Parte que designa la línea aérea tenga y mantenga un control normativo efectivo (véase ii) más adelante) de la línea aérea;</p> <p><i>Notas.—</i></p> <p>i) Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se incluyen factores como: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la Parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; una cantidad considerable de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas en el territorio de la Parte designante; paga impuesto sobre la renta; sus aeronaves están matriculadas y tienen sus bases en ese territorio; y emplea una cantidad considerable de nacionales en puestos de dirección, técnicos y operacionales.</p> <p>ii) Entre las pruebas de control normativo efectivo se incluyen, aunque la enumeración no sea exhaustiva, elementos como: la línea aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válidos, expedidos por la autoridad otorgadora de licencias, como un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de buena situación financiera, capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de garantía del servicio; y la Parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la OACI.</p>	<p><i>Este enfoque de transición, recomendado por la OACI, elimina el requisito de propiedad pero conserva el de control efectivo (incluyendo la vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación), y agrega al mismo tiempo que la línea aérea esté constituida y tenga su oficina principal en el territorio de la Parte designante. Esto permitiría que entidades de Estados que no son Partes inviertan en líneas aéreas de las Partes. Se considera que dicho control se ejerce principalmente por medio del otorgamiento de licencias, que puede incluir tanto elementos económicos como operacionales. El acuerdo no exigiría que el Estado cambie sus leyes, políticas o reglamentos vigentes relativos a la propiedad y el control nacionales de sus transportistas aéreos nacionales, pero permitiría ese cambio si el Estado desea efectuarlo, y cuando desee hacerlo.</i></p>

Artículo _ Designación y autorización (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <p>c)* la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y</p> <p>d)* la línea aérea designada esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.</p> <p>3.* Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.</p> <p>[4.* Las Partes que conceden autorizaciones de explotación de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo notificarán dicha medida al Depositario.]</p>	<p><i>La Parte que recibe la designación conservará el derecho discrecional de rechazarla como una medida de control para atender a sus legítimas preocupaciones, cuando sea necesario. Esta disposición prevé posibles preocupaciones respecto a la seguridad y protección de la aviación o a otros aspectos económicos, incluyendo la posibilidad de “pabellones de conveniencia”.</i></p> <p><i>Como opción, al otorgar una autorización las Partes conviene en notificar al Depositario del acuerdo, que tiene la responsabilidad de mantener un registro centralizado de designación de líneas aéreas y de autorizaciones de explotación.</i></p>
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</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 dicha designación. Dicha designación se comunicará 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 el modo prescriptos para la autorización de explotación [y el permiso técnico], cada Parte otorgará la autorización de explotación apropiada con el mínimo de demoras de trámites, a condición de que:</p> <p>a) la línea aérea esté bajo el control normativo efectivo de la Parte designante;</p>	<p><i>El enfoque de plena liberalización se refiere a tantas líneas aéreas como desee o no establece un límite a la cantidad de líneas aéreas que pueden designarse.</i></p> <p><i>El enfoque de plena liberalización suprime todos los criterios relativos a la línea aérea, pero exige el control normativo efectivo del Estado designante para asegurar el cumplimiento de las normas de seguridad operacional y de seguridad de la aviación. También incluye un “derecho de establecimiento”, que es un derecho para no nacionales –de establecerse y explotar una línea aérea en el territorio de una Parte– que podrían entonces explotar servicios aéreos interiores e internacionales.</i></p>

<p>Artículo _ Designación y autorización (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> <p>b)* la Parte que designa la línea aérea cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y</p> <p>c)* la línea aérea designada esté calificada para satisfacer otras condiciones prescritas en virtud de las leyes y los reglamentos normalmente aplicados a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional por la Parte que examina la o las solicitudes.</p> <p>3.* Al recibir la autorización de explotación mencionada en el párrafo 2, una línea aérea designada puede en todo momento iniciar la explotación de los servicios convenidos para los cuales ha sido designada, a condición de que cumpla las disposiciones aplicables del presente Acuerdo.</p> <p>[4.* Las Partes que conceden autorizaciones de explotación de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo notificarán dicha medida al Depositario.]</p>	<p><i>La Parte que recibe la designación conservará el derecho discrecional de rechazarla como una medida de control para atender a sus legítimas preocupaciones, cuando sea necesario. Esta disposición prevé posibles preocupaciones respecto a la seguridad y protección de la aviación o a otros aspectos económicos, incluyendo la posibilidad de “pabellones de conveniencia”.</i></p> <p><i>Como opción, al otorgar una autorización las Partes convienen en notificar al Depositario del acuerdo, que tiene la responsabilidad de mantener un registro centralizado de designación de líneas aéreas y de autorizaciones de explotación.</i></p>

<p align="center">Artículo _ Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización</p>	
<div data-bbox="214 766 799 814" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque tradicional</p> </div> <p>1.* Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo _ (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente:</p> <p>a) en caso de que consideren que una o más de las Partes que designan la línea aérea o sus nacionales, o ambos, no tienen la propiedad mayoritaria y el control efectivo;</p> <p>b)* en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y</p> <p>c)* en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras 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 recibe la designación.</p>	<p><i>Las razones para que un Estado que recibe una solicitud de autorización no autorice inicialmente o ulteriormente revoque o suspenda una autorización que ha otorgado, o le imponga condiciones, son las mismas. Por consiguiente, si los criterios para la designación exigen una formulación como propiedad común y control de la línea aérea en cuestión por las Partes en el acuerdo y sus nacionales o la “oficina principal”, el incumplimiento de ese requisito constituirá una razón para la revocación o suspensión del permiso de explotación o la imposición de condiciones al mismo.</i></p> <p><i>Otras razones para la revocación tienen un alcance más amplio y están comprendidas en los requisitos de cumplir las disposiciones sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación y las leyes y reglamentos de esa Parte. Las razones para una medida negativa respecto a una autorización son las mismas que en el MASA bilateral (Adjunto A).</i></p>
<div data-bbox="214 1583 799 1631" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p align="center">Enfoque de transición</p> </div> <p>1.* Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo _ (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente:</p>	

<p>Artículo _ Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <p>a) en caso de que consideren que la línea aérea designada no tiene su oficina principal (véase i) más adelante) [y la residencia permanente] en el territorio de la Parte designante;</p> <p>b) en caso de que consideren que la Parte que designa la línea aérea no tiene y mantiene el control normativo efectivo (véase ii) más adelante) de la línea aérea;</p> <p><i>Notas.—</i></p> <p>i) Entre las pruebas que acreditan la ubicación de la oficina principal se incluyen factores como: la línea aérea está establecida y constituida en el territorio de la Parte designante de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales pertinentes; una cantidad considerable de sus operaciones e inversiones de capital se han realizado en instalaciones físicas en el territorio de la Parte designante, paga impuesto sobre la renta; sus aeronaves están matriculadas y tienen sus bases en ese territorio; y emplea una cantidad considerable de nacionales en puestos de dirección, técnicos y operacionales.</p> <p>ii) Entre las pruebas de control normativo efectivo se incluyen, aunque la numeración no sea exhaustiva, elementos como: la línea aérea es titular de una licencia o un permiso de explotación válidos, expedidos por la autoridad otorgadora de licencias, como un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC); satisface los criterios de la Parte designante para la explotación de servicios aéreos internacionales, tales como prueba de buena situación financiera, capacidad para satisfacer los requisitos de interés público y las obligaciones de garantía del servicio; y la Parte designante tiene y mantiene programas de vigilancia de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación en cumplimiento de las normas de la OACI.</p> <p>c)* en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y</p>	<p><i>Este enfoque de transición elimina el requisito de propiedad pero conserva el de control efectivo y agrega al mismo tiempo que la línea aérea esté constituida y tenga su oficina principal en el territorio de la Parte designante. Esto permitiría que entidades de Estados que no son Partes inviertan en líneas aéreas de las Partes.</i></p>

Artículo _ Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoque de transición</p> <p>d)* en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras 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 recibe la designación.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: fit-content;">Enfoque de plena liberalización</div> <p>1.* Las autoridades aeronáuticas de cada Parte tendrán el derecho de negar las autorizaciones mencionadas en el Artículo _ (Designación y autorización) del presente Acuerdo con respecto a una línea aérea designada por cualquiera de las otras Partes y de revocar y suspender dichas autorizaciones, o de imponer condiciones a las mismas, de forma temporaria o permanente:</p> <p>a) en caso de que consideren que la línea aérea no está bajo el control normativo efectivo del Estado designante;</p> <p>b)* en caso de que la Parte que designa la línea aérea no cumpla las disposiciones establecidas en el Artículo _ (Seguridad operacional) y el Artículo _ (Seguridad de la aviación); y</p> <p>c)* en caso de que dicha línea aérea designada no esté calificada para satisfacer otras 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 recibe la designación.</p>	

B-19

Artículo _ Negativa de otorgamiento, revocación y limitación de la autorización (cont.)	
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td data-bbox="214 401 800 483" style="text-align: center;"> Enfoques tradicional, de transición y de plena liberalización </td> </tr> </table> <p>2.* A menos que sean indispensables medidas inmediatas para impedir la violación de las leyes y los reglamentos mencionados antes o a menos que la seguridad operacional o la seguridad de la aviación requieran medidas de conformidad con las disposiciones del Artículo _ (Seguridad operacional) o del Artículo _ (Seguridad de la aviación), los derechos enumerados en el párrafo 1 de este Artículo se ejercerán únicamente después de que las autoridades aeronáuticas efectúen consultas de conformidad con el Artículo _ (Consultas) del presente Acuerdo.</p>	
Enfoques tradicional, de transición y de plena liberalización	

El cumplimiento de las leyes y los reglamentos y de las disposiciones de seguridad operacional y de seguridad de la aviación se encuentra limitado en el párrafo 2 por la necesidad de efectuar consultas en primera instancia.

Artículo _ Capacidad	
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> Enfoques tradicional, de transición y de plena liberalización </div> <p>La capacidad ofrecida en los servicios aéreos estará sujeta al Artículo _ (Competencia leal).</p>	<p><i>Cuando una Parte estima que la cantidad de capacidad adicional es una práctica competitiva desleal, una alternativa aplicable a los tres enfoques sería invocar el Artículo _ (Competencia leal).</i></p>
<p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> Enfoque tradicional </div> <p style="text-align: center;">[Párrafos 1 y 2; opción 1, de 2]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cualquiera de las Partes puede exigir a las líneas aéreas designadas de las otras Partes que presente sus horarios para cualquier ruta hacia o desde su territorio. 2. Cualquiera de las Partes puede impedir un aumento de la capacidad en cualquier ruta hacia o desde su territorio que conduciría a una pérdida financiera grave para las líneas aéreas designadas que explotan servicios en esa ruta. 	<p><i>Si bien en ningún acuerdo regional o multilateral se encuentra una disposición sobre predeterminación de la capacidad, en algunos casos se permiten limitaciones a la capacidad en esos acuerdos. Estas limitaciones están dirigidas a satisfacer las preocupaciones de los Estados respecto a que los servicios de las líneas aéreas más pequeñas no sean desplazados por una capacidad excesiva.</i></p>
<p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p>Cualquiera de las Partes puede limitar la oferta de servicios no regulares de pasajeros en una ruta en la que existe un servicio regular de pasajeros, si servicios no regulares adicionales de pasajeros pusieran en peligro la estabilidad de ese servicio regular.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> Enfoque de transición </div> <p>Hasta [una fecha convenida] cualquiera de las Partes puede limitar la capacidad de una línea aérea designada en una ruta hacia o desde su territorio a [un porcentaje convenido] de la capacidad total ofrecida en esa ruta.</p>	<p><i>Una variación de un derecho general de limitar la capacidad consiste en aplicar la limitación a cierto tipo de servicio, como un servicio no regular de pasajeros.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> Enfoque de plena liberalización </div> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cada Parte permitirá que cada línea aérea designada determine la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que ofrece basándose en consideraciones comerciales propias del mercado. 	<p><i>Una medida de transición de tiempo limitado es permitir que la capacidad ofrecida en una ruta varíe desde una proporción tradicional de 50% y 50% a una proporción de 60% y 40% o a otra fórmula. Esto no es conveniente para rutas con más de dos líneas aéreas.</i></p> <p><i>Cada línea aérea designada puede ofrecer capacidad basándose en la libre determinación, por la que cada línea aérea determina la capacidad que habrá de ofrecer sin aprobación ni intervención gubernamental, con sujeción a las leyes sobre la competencia cuando corresponda.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo _ Capacidad (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> <p>2. Ninguna de las Partes limitará unilateralmente el volumen del tráfico, la frecuencia o regularidad del servicio, ni el o los tipos de aeronaves utilizadas por las líneas aéreas designadas de cualquiera de las otras Partes, excepto cuando sea necesario por razones de aduana, técnicas, operacionales o ambientales, de conformidad con condiciones uniformes compatibles con el Artículo 15 del Convenio.</p> <p>3. Ninguna de las Partes impondrá a las líneas aéreas designadas de otra Parte un derecho de preferencia, una relación de equilibrio, derechos por la no objeción o cualquier otro requisito con respecto a la capacidad, frecuencia o tráfico que sea incompatible con los fines del presente Acuerdo.</p> <p>4. Ninguna de las Partes exigirá a las líneas aéreas de la otra Parte que presente, para su aprobación, horarios, programas de servicios chárter, ni planes de operaciones, salvo cuando sea necesario sobre una base no discriminatoria para hacer cumplir las condiciones uniformes previstas en el párrafo 2) de este Artículo o las que se autoricen explícitamente en un Anexo al presente Acuerdo. En caso de que una de las Partes exija, a título informativo, la presentación de tales datos, reducirá al mínimo el trabajo administrativo de los requisitos y procedimientos de la presentación que recae en los intermediarios del transporte aéreo y en las líneas aéreas designadas por la otra Parte.</p>	<p><i>Las Partes convienen en abrogar su control directo de la capacidad conservando al mismo tiempo la posibilidad de aplicar controles multilaterales no discriminatorios compatibles con el Convenio.</i></p> <p><i>En el método de la libre determinación no figura ninguna disposición específica sobre la relación entre capacidad y demanda, ya que se cuenta con las respuestas de las líneas aéreas a las fuerzas del mercado mediante la fijación competitiva de precios y el establecimiento de horarios para lograr el ajuste necesario. Este mecanismo puede ser menos eficaz cuando se obstaculiza o se impide el libre juego de las fuerzas del mercado.</i></p> <p><i>El método de la libre determinación normalmente prohíbe toda forma de discriminación o de prácticas competitivas desleales, incluyendo la fijación de precios predatorios, dado que dichas prácticas dan lugar a posibles consultas y soluciones. La disposición sobre salvaguardias respecto a prácticas competitivas desleales trata de este procedimiento adicional y complementario.</i></p> <p><i>Dada la amplia flexibilidad acordada a las líneas aéreas designadas respecto a la capacidad que pueden ofrecer y teniendo en cuenta la mayor posibilidad de medidas contrarias a la libre competencia tales como “damping de capacidad”, el enfoque de plena liberalización debería estar sujeto a la intervención basada en las leyes de las Partes sobre la competencia cuando corresponda.</i></p>

Artículo _ Tarifas (Fijación de precios)	
<p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> Enfoques tradicional, de transición y de plena liberalización </div> <p>Los precios (tarifas) estarán sujetos al Artículo _ (Competencia leal).</p> <p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> Enfoque de transición </div> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las tarifas que habrán de aplicar la o las líneas aéreas designadas de cualquiera de las Partes por servicios previstos en el presente Acuerdo estarán sujetas al principio de la aprobación del país de origen. 2. Cada Parte tendrá el derecho de aprobar o desaprobado las tarifas de los servicios de ida o de ida y vuelta entre los territorios de las Partes que se inicien en su propio territorio. Ninguna de las Partes tomará medidas unilaterales para impedir que comiencen a aplicarse las tarifas propuestas o sigan aplicándose las tarifas vigentes para el transporte de ida o de ida y vuelta entre los territorios de las Partes que se inicien en el territorio de la otra Parte. <p>[3. No obstante las disposiciones de este Artículo, una línea aérea designada podrá aplicar tarifas respecto al transporte en servicios no regulares, mientras estas tarifas hayan sido notificadas a las Partes interesadas.]</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 10px auto; width: 80%;"> Enfoque de plena liberalización </div> <p>Los precios [las tarifas] que cobren las líneas aéreas no deberán ser presentados, ni aprobados, por ninguna de las Partes.</p>	<p><i>Esta alternativa es aplicable a los tres enfoques, cuando una Parte invoca el Artículo _ (Competencia leal) debido a que los precios pueden constituir un comportamiento competitivo desleal.</i></p> <p><i>Este enfoque de transición para aprobar las tarifas entre las Partes se basa en el principio del país de origen.</i></p> <p><i>El alcance de la aprobación corresponde principalmente a las tarifas aplicadas a los servicios de la tercera y la cuarta libertades, que están totalmente comprendidas en el ámbito normativo de las Partes interesadas.</i></p> <p><i>Esta disposición sobre la aprobación de tarifas para servicios no regulares se incluye con carácter opcional.</i></p> <p><i>En la marco de la plena liberalización, las tarifas no podrían ser desaprobadas por ninguna razón. Las prácticas de las líneas aéreas con respecto a las tarifas podrían someterse a las leyes de las Partes sobre la competencia cuando corresponda.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo _ Solución de controversias</p>	
<div style="border: 1px solid black; width: fit-content; margin: 0 auto; padding: 5px; text-align: center;">Enfoque tradicional</div> <p>1. Toda controversia que no se solucione mediante consultas o negociaciones será sometida al arbitraje si cualquiera de las Partes en la controversia así lo solicita y será remitida consiguientemente a uno o más árbitros seleccionados mediante acuerdo de las Partes en la controversia. Si dentro de los 45 días a partir de la fecha de la solicitud de arbitraje las Partes en la controversia no pueden ponerse de acuerdo sobre la selección del o de los árbitros, cualquiera de esas Partes podrá solicitar a [el funcionario o la entidad de la organización regional] que nombre a un árbitro único a quien se remitirá la controversia para que decida sobre ella.</p> <p>2. La decisión del o de los árbitros será obligatoria para todas las Partes en la controversia.</p> <p>3. Si una Parte no cumple una decisión arbitral, las otras Partes pueden adoptar medidas que restrinjan las operaciones de las líneas aéreas del Estado que no cumple para lograr el cumplimiento.</p>	<p><i>Una diferencia de principios entre el procedimiento de solución de controversias en los acuerdos bilaterales y los acuerdos regionales, que se basan en organizaciones regionales más amplias es, entre otras cosas, el recurso a órganos supranacionales como la Comisión Europea, la Comisión del Acuerdo de Cartagena (Pacto Andino) y el Consejo de Ministros del Mercado Común del África Oriental y Meridional y la función que éstos desempeñan, así como los procedimientos de solución de controversias de la organización regional más amplia que puede tomar decisiones obligatorias con respecto a las controversias entre Estados miembros que son Partes en un acuerdo o arreglo regional.</i></p> <p><i>Las disposiciones tradicionales sobre solución de controversias siguen de cerca el modelo bilateral de consultas, negociaciones y arbitraje, pero tiene en cuenta en su procedimiento arbitral la posibilidad de que en las controversias puedan afectar a más de dos Partes. Además, en el caso de que las Partes en la controversia no puedan ponerse de acuerdo sobre un árbitro, el procedimiento prevé el recurso a una entidad regional que desempeña una función de intermediaria en el procedimiento de selección.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo _ Solución de controversias (cont.)</p>	
<p style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px;">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> <p>1. Toda controversia que no pueda resolverse mediante consultas y negociaciones podrá someterse, a petición de cualquiera de las Partes en el presente Acuerdo, a un mediador o a un grupo para mediación. Podrá recurrirse a dicho mediador o grupo para una mediación, para determinar el fondo de la controversia o para recomendar medidas correctivas o solucionar la controversia.</p> <p>2. Las Partes convendrán de antemano las atribuciones del mediador o del grupo, los principios o criterios de orientación y las condiciones de acceso al mediador o al grupo. Las Partes preverán también, si fuera necesario, medidas provisionales y la posibilidad de que participe cualquiera de las Partes que esté directamente afectada por la controversia, teniendo presentes el objetivo y la necesidad de un procedimiento simple, adecuado y rápido.</p>	<p><i>Esta opción elaborada por la OACI está dirigida a resolver controversias comerciales, como por ejemplo sobre fijación de precios, capacidad y otras prácticas competitivas que surgen en un contexto liberalizado. También podría emplearse para resolver controversias que exceden el ámbito de las prácticas desleales, por ejemplo, controversias relativas al acceso a los mercados en un contexto con menos control normativo. El mecanismo tiene un alcance deliberadamente más amplio y podría aplicarse a cuestiones que no están específicamente incluidas en el acuerdo. Este mecanismo no ha sido concebido para remplazar el procedimiento formal de arbitraje, sino más bien como un medio para resolver controversias de una manera simple, adecuada y económica.</i></p> <p><i>El procedimiento normal de consultas puede resolver esas controversias, pero también podría tener el efecto de prolongar una práctica competitiva desleal en detrimento comercial de una o varias líneas aéreas. Por consiguiente, este procedimiento, que es menos formal y exige menos tiempo que el arbitraje, tiene por objeto alcanzar una solución mediante una mediación, la investigación de los hechos o una decisión adoptada por un grupo, empleando los servicios de uno o varios expertos en el asunto que es objeto de controversia. El objetivo principal consiste en permitir que las Partes restablezcan en el mercado de las líneas aéreas un contexto competitivo sano lo más rápidamente posible.</i></p> <p><i>El mecanismo exige que las Partes convengan de antemano aspectos como la misión del grupo; o sea, sus atribuciones y procedimientos y, en particular, si se le permite otorgar a la Parte demandante una medida provisional o de interdicción. Dicha solución podría consistir, por ejemplo, en una orden de no innovar temporal o de volver las cosas al estado anterior.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo_ Solución de controversias (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> <p>3. El mediador o los miembros del grupo podrían ser nombrados de entre una lista de expertos en aviación debidamente calificados mantenida por la OACI. La selección se efectuará dentro de los quince (15) días de recibida la solicitud para que se someta la cuestión a un mediador o a un grupo. Si las Partes no se ponen de acuerdo sobre la selección de los expertos, dicha selección podrá remitirse al Presidente del Consejo de la OACI. Todo experto al que se recurra para este mecanismo debería ser adecuadamente competente en el asunto general de la controversia.</p> <p>4. La mediación debería completarse dentro de los sesenta (60) días de la contratación del mediador o del grupo y toda determinación y recomendación, si corresponde, debería pronunciarse dentro de los sesenta (60) días de la contratación del o de los expertos. Las Partes pueden convenir de antemano en que el grupo podría otorgar una medida provisional a la Parte demandante, si así se solicita, en cuyo caso se pronunciaría inicialmente una determinación.</p> <p>5. Las Partes cooperarán de buena fe para adelantar la mediación y aplicar la decisión o la determinación del mediador o del grupo, a menos que convengan de antemano en quedar obligadas por dicha decisión o determinación. Si las Partes convienen de antemano en solicitar únicamente una determinación de los hechos, utilizarán estos últimos para resolver la controversia.</p> <p>6. Los costos por el uso del mecanismo se calcularán al inicio y se repartirán en proporciones iguales, pero con la posibilidad de volver a repartirlos conforme a la decisión final.</p> <p>7. El mecanismo se aplica sin perjuicio de la continuación del procedimiento de consultas o del empleo ulterior del arbitraje en virtud del Artículo __, o de la terminación en virtud del Artículo __.</p>	<p><i>Los dos plazos importantes incluidos en el mecanismo son quince (15) días para la selección de expertos o para constituir el grupo y sesenta (60) días para que se pronuncie una decisión o determinación. Así, se pone de relieve la importancia de reducir al mínimo los trámites legales y los plazos de los procedimientos, aunque concediendo un plazo adecuado para que el grupo llegue a una decisión o determinación.</i></p>

Artículo _ Solución de controversias (cont.)	
<p style="text-align: center;">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> <p>8. Si las Partes no alcanzan una solución por medio de la mediación, la controversia podrá someterse al arbitraje, a petición de una Parte, con respecto a otra Parte, de conformidad con los procedimientos establecidos más adelante. La Parte que somete la controversia al arbitraje notificará a todas las otras Partes de la controversia al mismo tiempo que presente su solicitud de arbitraje.</p> <p>9. El arbitraje podrá llevarlo a cabo un grupo de tres árbitros, que se constituirá de la siguiente manera:</p> <p>a) dentro de los 30 días siguientes a la fecha de recibo de la solicitud de arbitraje, cada Parte en la controversia deberá designar un árbitro. Dentro de los 60 días siguientes a la designación de los dos árbitros, las Partes en la controversia nombrarán de mutuo acuerdo a un tercer árbitro, que actuará como presidente del grupo arbitral;</p> <p>b) si una de las Partes en la controversia no designa un árbitro, o si no se nombra al tercer árbitro de conformidad con el apartado a) de este párrafo, una de las Partes podrá pedir al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que nombre al o a los árbitros necesarios dentro de los 30 días. Si el Presidente del Consejo tiene la nacionalidad de una de las Partes en la controversia, incumbirá al Vicepresidente con mayor antigüedad hacer el nombramiento necesario, a condición de que no tenga el mismo impedimento.</p>	<p><i>La aplicación de este mecanismo no excluye la del procedimiento de arbitraje, si así se ha previsto en el acuerdo y si dicho mecanismo no ha permitido resolver la controversia a satisfacción de una o varias de las Partes. No obstante, puede preverse que el empleo ulterior del arbitraje no sería necesario si las Partes se han comprometido a aplicar este procedimiento adicional para resolver ciertos tipos de controversias comerciales en las que el tiempo tiene gran importancia.</i></p> <p><i>En caso de las Partes no alcancen una solución por medio de la mediación, la controversia se somete a la decisión de un grupo de árbitros. El artículo incluye un procedimiento arbitral muy detallado para controversias en la que intervienen más de dos Partes así como un procedimiento para las Partes que intervienen en un procedimiento arbitral que involucra a otras Partes. Se prevén plazos para las diversas etapas del procedimiento arbitral.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo _ Solución de controversias (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> <p>10. Salvo que las Partes en la controversia acuerden algo distinto, el tribunal arbitral determinará los límites de su jurisdicción de conformidad con el presente Acuerdo y establecerá sus propias reglas de procedimiento. Una vez constituido, el tribunal arbitral podrá recomendar la adopción de medidas provisionales hasta que dicte su decisión definitiva. Por orden del tribunal o a petición de cualquiera de las Partes en la controversia, en la fecha que fije el tribunal, la cual en ningún caso podrá ser posterior a los 15 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro, se celebrará una reunión para tratar las cuestiones precisas de que tratará el arbitraje y el procedimiento específico que deberá seguirse. Si las Partes en la controversia no pudieran llegar a un acuerdo sobre estas cuestiones, el tribunal determinará las cuestiones precisas que serán objeto del arbitraje y el procedimiento a seguir.</p> <p>11. Salvo que las Partes en la controversia decidan algo distinto o por orden del tribunal, la Parte demandante presentará un memorando dentro de los 45 días siguientes al nombramiento del tercer árbitro y la contestación de la Parte demandada deberá presentarse en un plazo de 60 días después de que la Parte demandante presente su memorando. La Parte demandante podrá replicar dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la Parte demandada y esta última podrá presentar la réplica dentro de los 30 días a partir de la presentación de la réplica. El tribunal celebrará una audiencia a petición de cualquiera de las Partes o de oficio dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que deba presentarse el último escrito.</p> <p>12. El tribunal procurará pronunciar una decisión escrita dentro de los 30 días siguientes a la finalización de la audiencia o, si esta no se celebra, siguientes a la fecha en que se presente el último escrito. Prevalecerá la decisión de la mayoría del tribunal arbitral.</p>	<p><i>El tribunal arbitral determina sus reglas de procedimiento, incluyendo la recomendación de medidas provisionales para las Partes hasta que se dicte una decisión definitiva.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo _ Solución de controversias (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> <p>13. Las Partes en la controversia podrán solicitar aclaraciones de la decisión dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que se dictó, y toda aclaración deberá ser emitida dentro de los 15 días siguientes a la solicitud.</p> <p>14. En caso de que la controversia involucre a más de dos Partes, en el procedimiento descrito en este Artículo podrán participar varias Partes, en uno o en ambos lados. El procedimiento establecido en este Artículo se aplicará con las siguientes excepciones:</p> <p>a) con respecto al párrafo 9, apartado a), las Partes de cada lado de la controversia nombrarán juntas a un árbitro;</p> <p>b) con respecto al párrafo 9, apartado b), si las Partes de un lado de la controversia no nombran a un árbitro en el plazo estipulado, la o las Partes del otro lado de la controversia podrán recurrir al procedimiento indicado en el párrafo 9, apartado b), con el objeto de obtener el nombramiento de un árbitro; y</p> <p>c) con respecto a los párrafos 10, 11 y 13, cada una de las Partes de uno u otro lado de la controversia tendrá derecho a la acción otorgada a una Parte.</p> <p>15. Cualquier otra Parte directamente afectada por la controversia tendrá derecho a intervenir en el juicio, en las siguientes condiciones:</p> <p>a) la Parte que desee intervenir deberá presentar una declaración a tal efecto ante el tribunal arbitral, a los 10 días del nombramiento del tercer árbitro, a más tardar;</p> <p>b) el tribunal arbitral notificará a las Partes en la controversia de toda declaración presentada y estas tendrán, cada una, 30 días desde la fecha de envío de la notificación para someter al tribunal cualquier objeción a la intervención descrita en este párrafo. El tribunal decidirá si permitirá o no la intervención dentro de los 15 días siguientes al vencimiento del plazo para presentar objeciones;</p>	

<p style="text-align: center;">Artículo _ Solución de controversias (cont.)</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> <p>c) si el tribunal arbitral decide permitir la intervención, la Parte interviniente dará el correspondiente aviso a las demás Partes en el presente Acuerdo, y el tribunal arbitral deberá adoptar las medidas necesarias para poner los documentos del caso a disposición de la Parte interviniente, que podrá presentar escritos, del tipo y dentro del plazo que establezca el tribunal conforme al calendario señalado en el párrafo 11 de este Artículo, siempre que sea posible, y podrá participar en cualquier juicio ulterior; y</p> <p>d) la decisión del tribunal arbitral también será obligatoria para la Parte interviniente.</p> <p>16. Todas las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes, deberán dar pleno efecto –en la medida que sea compatible con su legislación– a toda decisión o fallo del tribunal arbitral.</p> <p>17. El tribunal arbitral remitirá copias de su decisión o fallo a las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. El tribunal arbitral proporcionará al Depositario copia de la decisión o fallo, a condición de que se dé el tratamiento adecuado a la información comercial confidencial.</p> <p>18. Los gastos del tribunal arbitral, incluidos los honorarios y gastos de los árbitros, los sufragarán en partes iguales todas las Partes en la controversia, incluidas las Partes intervinientes. Los gastos en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional con relación a los procedimientos del párrafo 9, apartado b), de este Artículo se considerarán parte de los gastos del tribunal arbitral.</p>	

Artículo _ Enmiendas	
<div data-bbox="212 627 799 678" style="border: 1px solid black; text-align: center; padding: 5px;">Enfoque tradicional</div> <p data-bbox="396 695 583 726" style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p data-bbox="155 753 821 884">Cualquiera de las Partes puede proponer una enmienda a las disposiciones del presente Acuerdo. Esa enmienda entrará en vigor únicamente después que haya sido aceptada por todas las otras Partes.</p> <p data-bbox="396 1010 583 1041" style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <ol data-bbox="155 1068 821 1556" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="155 1068 821 1234">1. Cualquiera de las Partes puede proponer una enmienda al presente Acuerdo. El texto de una enmienda y las razones que la fundamentan se transmitirán al [funcionario de la organización regional], quien las transmitirá al Gobierno de cada Parte. <li data-bbox="155 1262 821 1360">2. Las Partes comunicarán al [funcionario de la organización regional] si la enmienda propuesta es aceptable o no y también presentarán todo comentario al respecto. <li data-bbox="155 1388 821 1556">3. Si todas las Partes están de acuerdo con la enmienda propuesta y depositan sus respectivos instrumentos de ratificación ante el [funcionario de la organización regional], la enmienda entrará en vigor al depositarse el último instrumento de ratificación. 	<p data-bbox="849 338 1468 606"><i>Al igual que en la solución de controversias, para los arreglos regionales de transporte aéreo que se basan en organizaciones regionales más amplias (por ejemplo, la Unión Europea, el Pacto Andino y el Mercado Común del África Oriental y Meridional) el consejo o la comisión de la organización enmienda el arreglo ejerciendo su poder de dictar nuevos reglamentos o de enmendar los reglamentos vigentes.</i></p> <p data-bbox="849 753 1468 989"><i>Una de las decisiones que deben tomar los Estados que contemplan la posibilidad de un acuerdo regional o multilateral con una disposición de enmienda formal es qué criterios aplicar con respecto a la entrada en vigor de esas enmiendas. Un enfoque tradicional exigiría la unanimidad, que todas las Partes ratifiquen una enmienda antes de que esta entre en vigor.</i></p> <p data-bbox="849 1068 1468 1199"><i>Otro enfoque tradicional asigna a un funcionario de la organización regional una función en el procedimiento de enmienda. Las enmiendas requieren la aprobación de todas las Partes para entrar en vigor.</i></p>

Artículo _ Enmiendas (cont.)	
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Enfoque de transición</div> <p>1. El [órgano creado por el presente Acuerdo] examinará y, cuando sea necesario, propondrá enmiendas al presente Acuerdo.</p> <p>2. Dichas enmiendas entrarán en vigor una vez aprobadas por todas las Partes.</p>	<p><i>Este enfoque de transición establece un procedimiento de enmienda más simple; sin embargo, es necesaria la aprobación de todas las Partes antes de que la enmienda entre en vigor.</i></p>
<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">Enfoque de plena liberalización</div> <p>1. El presente Acuerdo podrá ser enmendado de conformidad con el siguiente procedimiento:</p> <p>a) si lo acuerda por lo menos una mayoría simple de todas las Partes a la fecha en que se presente la propuesta de enmienda, se realizarán negociaciones para considerar la propuesta;</p> <p>b) salvo que se acuerde otra cosa, la Parte que proponga la enmienda deberá ser sede de las negociaciones, las que se iniciarán, a más tardar, a los 90 días de alcanzar el acuerdo de realizar negociaciones. Todas las Partes podrán participar en las negociaciones;</p> <p>c) si la modificación es adoptada por, al menos, una mayoría simple de las Partes que asisten a las negociaciones, el Depositario preparará y remitirá a las Partes, para su aceptación, una copia certificada de la enmienda;</p> <p>d) toda modificación entrará en vigor, entre las Partes que la hayan aceptado, 30 días después de la fecha en que el Depositario haya recibido la notificación por escrito de la aceptación de la enmienda por una mayoría simple de las Partes; y</p> <p>e) después de la entrada en vigor de la enmienda, ésta entrará en vigor para las demás Partes 30 días después de la fecha en que el Depositario reciba notificación por escrito de la aceptación de dicha Parte.</p>	<p><i>El enfoque de plena liberalización da flexibilidad, pero también la posibilidad de un proceso complejo al prever dos procedimientos para la enmienda.</i></p> <p><i>Un procedimiento se basa en la aceptación y ratificación de una enmienda por una mayoría simple de las Partes que asisten a las negociaciones para enmendar el acuerdo. La enmienda entra en vigor únicamente entre las Partes que la han rectificado, pero otros Estados pueden aceptar y rectificar la enmienda posteriormente.</i></p>

Artículo _ Enmiendas	
<p style="text-align: center;">Enfoque de plena liberalización</p> <p>2. En lugar del procedimiento establecido en el párrafo 1, el Acuerdo podrá ser enmendado de conformidad con el siguiente procedimiento:</p> <p>a) si a la fecha de proponerse la enmienda todas las Partes dan notificación por escrito a la Parte que la propone— por vía diplomática o por otros canales adecuados— de que consienten en su adopción, dicha Parte dará el aviso correspondiente al Depositario, quien preparará y transmitirá, para su aceptación, copia certificada de dicha enmienda a todas las Partes; y</p> <p>b) una enmienda adoptada de esta forma entrará en vigor para todas Partes 30 días después de la fecha en que el Depositario haya recibido notificación por escrito de la aceptación de todas las Partes.</p>	<p><i>El segundo procedimiento prevé una enmienda que es aceptada por todas las Partes cuando se propone, pero entra en vigor únicamente después que todas las Partes la han ratificado.</i></p> <p><i>Dependiendo de la reacción inicial de las Partes con respecto a una propuesta de enmienda así como a la urgencia con que se la percibe, las Partes que proponen una enmienda al Acuerdo pueden escoger la opción que más probablemente conduzca a una pronta ratificación.</i></p>

Artículo _ Excepciones	
Enfoque tradicional	
<p>Cualquiera de las Partes puede negarse a autorizar servicios aéreos adicionales en cualquier ruta que declare de interés nacional y en la que la capacidad anual ofrecida no exceda de [cantidad convenida de asientos].</p>	<p><i>Un enfoque tradicional prevé una excepción al acuerdo que no tiene limitación en el tiempo. El enfoque tradicional al Artículo _ (Capacidad) también está comprendido en esta categoría.</i></p>
Enfoque de transición	
[Opción 1, de 2]	
<p>Mediante una declaración formal formulada por escrito a las otras Partes, cualquiera de las Partes tendrá la opción de no otorgar ni recibir los derechos y obligaciones previstos en los Artículos _ por un período de transición que no exceda de [plazo convenido].</p>	<p><i>Por el contrario, una excepción de transición es por tiempo limitado y puede aplicarse a algunos artículos, como sobre otorgamiento de derechos, capacidad o tarifas. Por consiguiente, las excepciones a la aplicación del acuerdo terminan al final del período de transición establecido. En la primera opción, una Parte informa a las otras Partes por escrito que determinados derechos y obligaciones establecidos en el acuerdo no serán otorgados por un período determinado.</i></p>
[Opción 2, de 2]	
<p>No obstante las disposiciones del presente Acuerdo, las Partes acuerdan aplicar las medidas de transición expuestas en el Anexo _ (Medidas de transición) por un período que no exceda de [plazo convenido].</p>	<p><i>En esta opción, las Partes acuerdan aplicar por un período limitado algunas medidas que determinan conjuntamente en un anexo al acuerdo.</i></p>
Enfoque de plena liberalización	
<p>Además de los derechos previstos en el presente Acuerdo, las Partes de un Protocolo relativo al presente Acuerdo otorgan también los derechos para que sus líneas aéreas designadas presten:</p>	<p><i>Una excepción de plena liberalización en la forma de un protocolo al acuerdo básico puede prever derechos adicionales, tales como de la séptima libertad y cabotaje limitado, para aquellas Partes que deseen intercambiarlos. Cabe señalar que si los derechos están previstos en el acuerdo no será necesario un protocolo. Un protocolo será útil para aquellas Partes que deseen ir más allá que el grupo en su totalidad.</i></p>
<p>a) servicios regulares y chárter de transporte aéreo internacional de pasajeros y servicios combinados, entre el territorio de la Parte que concede los derechos y cualquier punto o puntos; y</p>	
<p>b) servicios regulares y chárter de transporte aéreo internacional entre puntos en el territorio de la Parte que concede los derechos.</p>	

<p align="center">Artículo _ Acuerdos vigentes</p>	
<p align="center">Enfoque tradicional</p> <p>El presente Acuerdo no afectará a ningún acuerdo bilateral, multilateral u otro acuerdo o arreglo en vigor entre las Partes o entre una Parte y un Estado que no es Parte.</p> <p align="center">Enfoque de transición</p> <p align="center">[Opción 1, de 2]</p> <p>El presente Acuerdo reemplazará a todo acuerdo bilateral o multilateral de servicios aéreos entre las Partes en la medida en que esos acuerdos sean incompatibles con el presente Acuerdo.</p> <p align="center">[Opción 2, de 2]</p> <p>Las disposiciones del presente Acuerdo no permiten restricciones a lo establecido en los acuerdos de servicios aéreos que las Partes han celebrado entre ellas.</p> <p align="center">Enfoque de plena liberalización</p> <p>A la entrada en vigor del presente Acuerdo entre una Parte y cualquier otra Parte, todo acuerdo bilateral de servicios aéreos vigente entre ellas a la fecha de dicha entrada en vigor será reemplazado por el presente Acuerdo.</p>	<p><i>Las Partes deben decidir cuál será la relación entre el acuerdo regional o multilateral y los acuerdos bilaterales vigentes u otros acuerdos, 1) entre las Partes en el acuerdo regional o multilateral, y 2) entre las Partes y los Estados que no son Partes.</i></p> <p><i>El enfoque tradicional reconoce todos los otros acuerdos vigentes, tanto entre las Partes como entre las Partes y los Estados que no son Partes. En realidad, esto subordina el acuerdo regional a los acuerdos vigentes.</i></p> <p><i>Un enfoque de transición permite que las disposiciones del acuerdo vigente que son compatibles con el acuerdo regional sigan en vigor, mientras que las que son incompatibles quedan reemplazadas. Esto podría plantear interrogantes en cuanto a qué disposiciones de los acuerdos vigentes están comprendidas en qué categoría.</i></p> <p><i>Otro enfoque de transición tendería a considerar la flexibilidad del acuerdo regional como un nivel mínimo, permitiendo arreglos más flexibles en los acuerdos bilaterales entre las Partes.</i></p> <p><i>La fórmula de plena liberalización simplemente reemplaza todo acuerdo bilateral vigente entre las Partes por el acuerdo regional o multilateral. Esto impide un sistema doble de acuerdos entre las Partes en el acuerdo regional o multilateral (en el que algunas disposiciones del acuerdo bilateral continúan en vigor) y elimina los posibles interrogantes en cuanto a si ciertas disposiciones bilaterales son compatibles o incompatibles con el acuerdo regional o multilateral.</i></p>

Artículo _ Revisión	
<p>1. El presente Acuerdo estará sujeto a revisión cada [número de años] años a fin de determinar si es necesaria alguna enmienda. Podrá efectuarse una revisión antes de lo previsto si así lo solicitan [número de Partes] de las Partes.</p> <p>2. Después de consultar con las Partes, el Depositario notificará a las Partes de la fecha acordada y de los procedimientos para la revisión del Acuerdo. Dicha notificación deberá efectuarse [número de días] días antes de la reunión.</p>	<p><i>Este artículo prevé la oportunidad de realizar una revisión a fin de evaluar los resultados del acuerdo y decidir si es necesaria alguna enmienda para mejorar su eficacia. Los procedimientos de revisión pueden acordarlos las Partes.</i></p>

Artículo _ Denuncia	
<p>1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Acuerdo dando aviso por escrito de la denuncia al Depositario, quien dentro de los [número convenido de días] días de recibida la notificación de la denuncia notificará a las otras Partes.</p> <p>2. La denuncia se hará efectiva 12 meses después de que el Depositario reciba el aviso, a menos que la Parte retire su aviso mediante comunicación escrita enviada al Depositario dentro del período de 12 meses.</p> <p>[3. Si, como resultado de denuncias, el número de Partes en el presente Acuerdo es inferior a [número convenido], el presente Acuerdo dejará de estar en vigor a partir de la fecha en que la última de esas denuncias se haga efectiva.]</p>	<p><i>En el caso de algunos acuerdos regionales basados en organizaciones regionales más amplias, el aviso de denuncia se entrega a un funcionario o entidad de la organización regional. Una Parte, por su propio interés nacional, tiene el derecho de denunciar el acuerdo dando el aviso dentro de un cierto plazo.</i></p> <p><i>El texto opcional prevé situaciones en que la denuncia de una Parte puede hacer que un acuerdo deje de tener efecto, puesto que algunos acuerdos pueden exigir un cierto número de ratificaciones para permanecer en vigor.</i></p>

Artículo _ Depositario	
<p>1. El original del presente Acuerdo será depositado ante [la Parte o entidad regional acordada], que será Depositario del presente Acuerdo.</p> <p>2. El Depositario enviará copias certificadas del Acuerdo a todas las Partes en el Acuerdo y a todos los Estados que puedan ulteriormente adherirse al mismo.</p> <p>3. Después de la entrada en vigor del presente Acuerdo, el Depositario enviará al Secretario General de las Naciones Unidas una copia fiel certificada del presente Acuerdo para fines de registro y publicación de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas [y al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, de conformidad con el Artículo 83 del Convenio.] El Depositario deberá, asimismo, enviar copia fiel certificada de toda enmienda que entre en vigor.</p> <p>4. El Depositario deberá poner a disposición de las Partes copia de toda decisión o fallo arbitral emitido de conformidad con el Artículo _ (Solución de controversias) del presente Acuerdo.</p> <p>[5. El Depositario deberá mantener un registro centralizado de designaciones de líneas aéreas y autorizaciones de explotación, de conformidad con el Artículo _ (Designación y autorización), párrafo 4, del presente Acuerdo.</p>	<p><i>Las Partes deberán designar un Depositario que es responsable de transmitir copias certificadas del Acuerdo y de toda enmienda o protocolo a todos los signatarios y a las Partes que se adhieran.</i></p> <p><i>La notificación a la OACI por el Depositario podrá preverse en un artículo independiente sobre el registro del acuerdo en la OACI.</i></p> <p><i>Texto opcional en caso de que las Partes convengan en mantener un registro centralizado de designaciones de líneas aéreas y autorizaciones de explotación.</i></p>

Artículo _ Firma y ratificación	
<p>1. El presente Acuerdo estará abierto para la firma de los [Gobiernos de las Partes en el Acuerdo].</p> <p>2. El presente Acuerdo estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Depositario.</p>	<p><i>Este artículo sigue una práctica usual de los acuerdos multilaterales, por la que el acuerdo está abierto para la firma de todos los gobiernos mencionados. La firma puede tener lugar en cualquier momento, por ejemplo, en una reunión de ministros, o posteriormente por representantes debidamente autorizados de esos gobiernos.</i></p> <p><i>Para pasar a ser Parte en el acuerdo, el gobierno de una Parte también debe ratificar su decisión de conformidad con sus propios procedimientos constitucionales. Los documentos para registrar la ratificación deben depositarse ante el Depositario designado.</i></p>

Artículo _ Adhesión	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Enfoque tradicional</div> <p style="text-align: center;">[Opción 1, de 2]</p> <p>El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión de cualquiera de las Partes de (nombre de organización regional).</p>	<p><i>El enfoque tradicional para agregar Partes a un acuerdo regional o multilateral basado en una organización regional más amplia se aplica cuando se admiten nuevos Estados a la organización.</i></p>
<p style="text-align: center;">[Opción 2, de 2]</p> <p>El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión de otras Partes en (descripción de la región), con sujeción a la aprobación de todas las Partes en el Acuerdo.</p>	<p><i>Un enfoque tradicional para los acuerdos regionales que no se basan en una organización regional más amplia consiste en exigir la unanimidad de las Partes integrantes para permitir a otros Estados de la región pasar a ser Partes en el acuerdo.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Enfoque de transición</div> <p>1. El presente Acuerdo se aplicará, por una parte, en los territorios en que se aplica el (acuerdo que crea la organización regional más amplia) y en las condiciones establecidas en dicho (acuerdo) y, por otra parte, en el territorio de (nombre del Estado que se incluye en el Acuerdo).</p> <p>2. La Parte que se adhiere depositará un instrumento de adhesión apropiado ante el Depositario. La adhesión tendrá efecto en la fecha de recibo de dicho instrumento por el Depositario, que transmitirá una copia certificada a todas las Partes.</p>	<p><i>Un enfoque de transición consiste en negociar un acuerdo para incluir un Estado que no es miembro de la organización regional más amplia en el arreglo regional de transporte aéreo.</i></p>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;">Enfoque de plena liberalización</div> <p>Una vez que el presente Acuerdo entre en vigor, todo Estado que sea Parte en los convenios de seguridad de la aviación mencionados en el Artículo _ (Seguridad de la aviación) podrá adherirse al presente Acuerdo depositando un instrumento de adhesión ante el Depositario.</p>	<p><i>Con la plena liberalización, el acuerdo está abierto a todo Estado que haya ratificado los convenios de seguridad de la aviación y, por lo tanto, tiene los criterios más flexibles para ampliar el acuerdo a otros Estados.</i></p>

<p style="text-align: center;">Artículo _ Entrada en vigor</p>	
<p style="text-align: center;">Enfoque tradicional</p> <p>El presente Acuerdo entrará en vigor cuando todas las Partes signatarias hayan depositado sus respectivos instrumentos de ratificación ante el Depositario.</p> <p style="text-align: center;">Enfoques de transición y de plena liberalización</p> <p>1. El presente Acuerdo entrará en vigor el [día convenido] a partir de la fecha de depósito del [número convenido] instrumento de ratificación y, posteriormente, para cada Parte [número de días] días después del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.</p> <p>2. El Depositario informará a cada Parte de la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo.</p>	<p><i>La disposición tradicional de entrada en vigor requiere que todas las Partes que han negociado o firmado el acuerdo lo ratifiquen antes de que entre en vigor para cualquiera de las Partes.</i></p> <p><i>Las Partes deberán acordar la fecha de depósito así como el número de Estados signatarios necesarios para que el acuerdo entre en vigor para aquellas Partes que lo ratifiquen. El número convenido de ratificaciones repercutirá en la celeridad con que el acuerdo entre en vigor. Una fórmula de compromiso razonable (por ejemplo 50% de ratificaciones) permitirá que el acuerdo entre en vigor relativamente rápido.</i></p>

B-41

Anexo _ Medidas de transición	
<p>Las siguientes medidas de transición expirarán el (fecha), o en una fecha anterior convenida por las Partes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No obstante las disposiciones del Artículo _ (o Anexo _), la línea aérea (o las líneas aéreas) designada(s) de la Parte A (o cada Parte) podrá (deberá) ... 2. No obstante las disposiciones del Artículo _ (o Anexo _), la línea aérea (o las líneas aéreas) designada(s) de la Parte A (o cada Parte) podrá (deberá) ... como sigue: <ol style="list-style-type: none"> a) desde (fecha) hasta (fecha), ...; y b) desde (fecha) hasta (fecha), 3. No obstante las disposiciones del Artículo _ (o Anexo _), las disposiciones que siguen regirán... 	<p><i>Este Anexo es una recomendación de la OACI que trata las cuestiones de participación así como de sostenibilidad al pasar a la liberalización. Se inspira en prácticas existentes y en enfoques que abarcan tanto la participación como las medidas preferenciales. Consiste en una o más cláusulas de tres tipos. Si estas cláusulas se aplican a cada Parte de la misma manera, entonces se considerarán medidas de participación. De no ser así, se considerarán como medidas preferenciales.</i></p> <p><i>La que sigue es una lista indicativa de los temas que los Estados pueden incluir como medidas de transición en el anexo: el número de líneas aéreas designadas, criterios de propiedad y control, capacidad y frecuencia, ruta y derechos de tráfico, compartición de códigos, operaciones chárter, servicios multimodales, tarifas, asignación de turnos y aspectos comerciales como servicios de escala. Cualquiera de los temas mencionados podría tratarse con cualquiera de los enfoques expuestos en las tres cláusulas. El Doc 9587 contiene textos sobre posibles medidas de participación y preferenciales.</i></p> <p><i>Esta cláusula se empleará cuando un artículo (o anexo) en particular no tenga efecto inmediatamente, pero se aplique de un modo limitado durante el período de transición. Por ejemplo, las Partes convendrían en que, no obstante el anexo sobre cuadros de rutas que otorga a cada Parte derechos ilimitados de la quinta libertad, no se permitiría a las líneas aéreas de una Parte (el Estado desarrollado) ejercer esos derechos de tráfico plenamente entre la otra Parte (el Estado en desarrollo) y un tercer Estado hasta una fecha determinada.</i></p> <p><i>Esta cláusula es similar a la primera cláusula, pero con períodos progresivos. Por ejemplo, las Partes convendrían en que, no obstante un artículo que permita la compartición de códigos ilimitada, se permitiría a las líneas aéreas de cada Parte ampliar sus servicios de código compartido a un tercer país (frecuencias) únicamente de forma gradual para períodos específicos.</i></p> <p><i>Esta cláusula se emplea en caso de que un artículo (o anexo) no tenga efecto inmediatamente y se emplee un plan diferente durante el período de transición. Por ejemplo, las Partes convendrían en que, no obstante un artículo sobre tarifas sin el requisito de presentación y aprobación, un régimen de país de origen regiría la fijación de precios hasta una fecha determinada.</i></p>